PlayStation
かっとび
KATTOBI TUNE
チューン
公式完全マニュアル
最速チューン
&
全パーツデータ
完全収録!!
×1000r/min
キミは、もっと速くなれる……!
●マシン別最強セッティング
●完全パーツリスト&主要パーツ解説
●全コース完全攻略ガイド
●ストーリーモードイベント攻略法

PlayStation
カットび
KATTOBI TUNE
チューン
公式完全マニュアル
最速チューン
&
全パーツデータ
完全収録!!
×1000r/min
SPECTALIST

PlayStation
カッとび
KATTOBI TUNE
チューン
公式完全マニュアル
最速チューン
&
全パーツデータ
完全収録!!
SPECIALIST

公式完全マニュアル

~The Official Perfect Manual~

CONTENTS

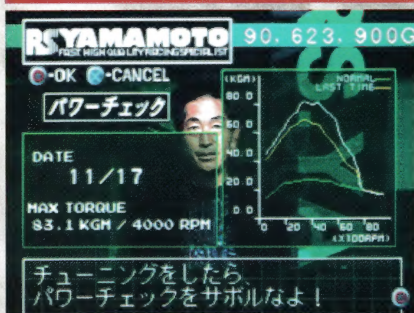
SYSTEM

システム解説

初心忘れるべからず。まずは面倒くさがらずにシステムをチェック。知らなかったこともあるのでは？

ここでゲームシステムをしっかりと把握しておこう。

ロータリーの雨宮、ゼロヨンのザウルス

自分のマシンが、速くなっていくという喜び

⬆エンジンのパワーチェックは有料だが、しぶっているとベストセッティングを見逃すかもしれない。

マシンにはそれぞれ個性がある。それを生かすも殺すもすべてチューニングにかかっている。

目的を持ってそれに見合ったショップに自分の愛車を任せないと、栄光の表彰台は見えてこないぞ。

FF・FR…1台のマシンを「極める」

マシンの「挙動」

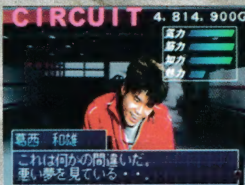
各マシンごとにそれぞれの挙動の違いが再現されている。その挙動をしっかり把握しなければ、せっかくのチューニングも台無しだ。

➡重量級はドリフト仕様も。

⬅軽量車は最高速が欲しい。

ライバル・彼女・チューナー・レースクイーン

「やれんのかテメエ！」「やれますよ！」

レーサーだって1人の人間だ。ライバルに挑発されれば燃えるし、彼女とうまく行かなかったら落ち込んだりする。そんな心理状況もしっかりとレースに響いてくるぞ。

⬆ 賭けレースに勝ち賞金GET!
強敵との戦いが俺を強くする。

サーキットを駆ける、オリジナルマシン

真のチャンプになるために

君のマシンは君だけのものだ。やはり好きな色を選びたいし、名前も付けたい。それでこそ愛着が湧くというものだろう。

もちろんチューニングも独自のセッティングで最速を目指すも、ハデなパフォーマンスを楽しむのも自由自在だ。

ASSIST MODE SYSTEM

本作に登場する全マシンはすべてＭＴ車だが、“ＡＴ車でないと辛い”という人はこのアシストモードでシフトのアシストをオンにすると、事実上ＡＴ車になるのだ。ブレーキ、ステアもアシストオンにすればまるで隣に教官が乗っている気分になる。これもなかなか面白いぞ。

	SHIFT	シフト操作をやらなくて済む。その上安全運転だ。
	STEER	コースアウトしそうな時にステアを切ってくれる。
	BRAKE	減速した方がよいと思われる時に減速してくれる。

⬆最強車と初心者装備。なかなか速かったりする。

■レースの真髄は対戦だ！ 激闘2Pバトル

最強のライバルは友達だ

１人でひたすらタイムアタックを繰り返すのも悪くないが、レースは人と競いあってこそ楽しいものであり、上達もするというものだ。オリジナルチューンのマシンでライバルをぶっちぎろう！

←自分のマシンを信じて勝利せよ！

➡こんな超異色対決もまた楽しい。

⬆宿命の対決だ。こういう違う車種ながら接近した実力を持つマシン同士の対決は非常にスリリングである。

■速くなるためには自分を鍛えることも必要

シナリオモードはカーライフシミュレーションだ

新人レーサーとして１年を過ごすシナリオモードは、まさに走り屋人生シミュレーションゲームと呼ぶにふさわしい。

テクニックを磨くだけではなく、ひとりの人間としての成長が求められる。

前　　期

何とも頼りない能力値。そして高速サーキットの直線で180km/h……。

後　　期

日程のハデさもさることながら、280km/hも出るマシンはどうだ！

■春夏秋冬レーシング！ 日本の四季もライバルだ

天候を制する者がレースを制する

サーキットのコンディションは季節、天候によって大きく左右される。特に雨、雪の日は恐ろしい程にマシンのグリップが落ち、レースなどは大荒れに荒れる。腕が上がってもこれがあるから怖い。

➡雨天時はいつもより慎重に走ろう。

⬅ドリフトテクは応用が利くのだ。

春

秋

夏

冬

MACHINE & PARTS

マシン・パーツ解説

ここでゲーム中に登場するすべてのマシンを紹介しよう。マシンの特徴を知ることは勝利への第一歩だ。

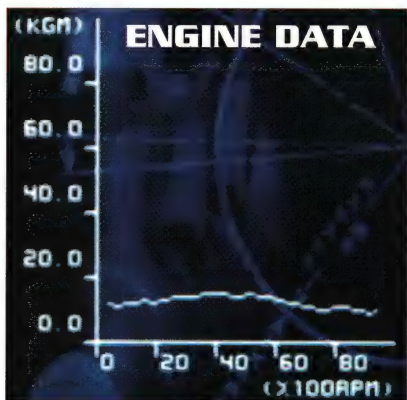
クラスA：2000cc以上
クラスB：1800cc以上・2000cc未満
クラスC：1800cc未満

TYPE-8C

CLASS C

国産ナンバー1オープンツーシーター登場！

BASIC SPEC

LENGTH	3955mm
WIDTH	1675mm
HEIGHT	1235mm
WEIGHT	990kg
DISPLACEMENT	1839cc
OUTPUT	130ps/6500rpm
TORGUE	16.0kg-m/4500rpm
ENGINE	DOHC L4
FRONT TIRE	185/60R14 82V
REAR TIRE	195/50R15 82V
RUNNING GEAR	FR

幌がかけられているが、れっきとしたオープンカー。ライトウェイトスポーツに属するため、エンジンの非力さは否めない。しかし、ＦＲであることと６速ミッションを搭載できる数少ないマシンであり、激しいシフトチェンジやドリフトなどの挙動を楽しむには十分なマシンといえる。練習用マシンとして使うといいだろう。

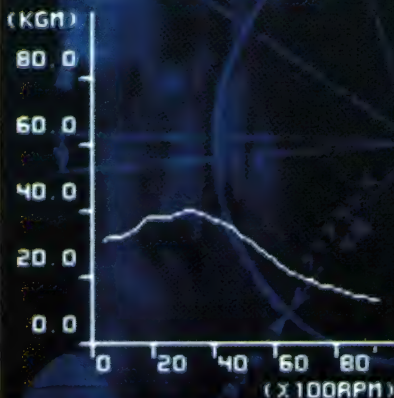
SUPPORT SHOP

R·E雨宮
TRIAL
RS YAMAMOTO
JUN AUTO MECHANIC MACHINE SHOP AUTO WORKS
SAURUS
SPOON
MINE'S

ＲＥ雨宮が大きな助けとなってくれる、数少ないマシンだ。ここでのチューンをベースとして、足りない部品はトライアルで補っていくのがセオリーと言えるだろう。

FULL TUNED CAR

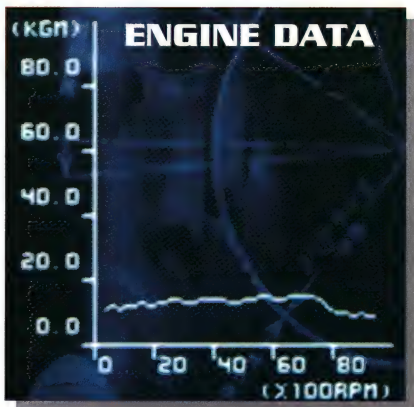
ターピン	トライアルスポーツタービン
ガスケット	……………………
カムシャフト	ＩN264　ＥX256
カムプーリー	……………………
コンロッド	H断面コンロッド
スプリング	スプーンバルブスプリング
ピストン	ＲＥ雨宮鍛造ピストン
フライホイール	……………………
オイルパン	……………………
オイルポンプ	……………………
インジェクター	360cc×４ インジェクター
フューエルポンプ	……………………
プラグ	ＮＧＫレーシングプラグ
プラグコード	……………………
エンジン載せ替え	……………………
ボアアップ	……………………
インタークーラー	GReddy大容量インタクーラー
オイルクーラー	GREX大容量オイルクーラー
ラジエター	アルミ２層ラジエター
エアクリーナー	雨宮レスポンスクリーナー
エキゾーストパイプ	……………………
エキゾーズトマニホールド	GReddyステンレスＥＸマニ
触媒	……………………

マフラー	ＲＥ雨宮60φマフラー
フロントパイプ	ＲＥ雨宮60φフロントパイプ
サスペンション	……………………
ショック	クアンタムレーシングダンパー
スプリング	Ｆ13Ｋ　Ｒ11Ｋスプリング
タイヤ	サーキットタイヤ
ホイール	アクロスＺ１－Ｒホイール
ブレーキ	……………………
ブレーキパッド	トライアルカーボンブレーキパッド
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	TYPE-FC用ブレーキローター
ＬＳＤ	２ウェイＬＳＤ
スタビライザー	軽量中空スタビライザー
ストラットタワーバー	ＲＥ雨宮ストラットタワーバー
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	……………………
ステアリング	……………………
エアロ	……………………
クラッチ	ＡＤツインプレートクラッチ
ミッション	ＧＲＥＸ６速ミッション
コンピューター	トライアルＣＰＵ
ブーストコントローラー	……………………

TYPE-EK

CLASS C

FFならではの安定感が最大のウリだ！

BASIC SPEC

LENGTH	4180mm
WIDTH	1695mm
HEIGHT	1375mm
WEIGHT	1090kg
DISPLACEMENT	1595cc
OUTPUT	170ps/7800rpm
TORGUE	16.0kg-m/7300rpm
ENGINE	DOHC L4
FRONT TIRE	195/55R15 84V
REAR TIRE	195/55R15 84V
RUNNING GEAR	FF

BRAKE
STEER
GRIP

TYPE-EKにはグリップ走行が良く似合う。FFならではの抜群の安定感と、見かけからは想像もできないほどのポテンシャルを秘めたスペックは、1ランク上のマシンを喰う実力を持っている。とてもチューンの幅が広いマシンでもあり、コースのコンディションに応じて柔軟性に富んだチューンを施すことができる。

SUPPORT SHOP

R-E雨宮　TRIAL
RS YAMAMOTO　JUN
GARAGE SAURUS　SPOON SPORTS
MINE'S

数少ないエンジン載せ替えをしてくれるスプーン。このショップを使わない手はない。オリジナルパーツが多く、能力のボーナスを受けやすいのが何といっても強味だ。

FULL TUNED CAR

タービン	ボルトオンターボ
ガスケット	………………………………
カムシャフト	スプーンハイカム
カムプーリー	………………………………
コンロッド	………………………………
バルブスプリング	スプーンバルブスプリング
ピストン	………………………………
フライホイール	クロモリフライホイール
オイルパン	大型タイプ　オイルパン
オイルポンプ	強化ポンプキット
インジェクター	………………………………
フューエルポンプ	………………………………
プラグ	………………………………
プラグコード	ハイテンションコード
エンジン載せ替え	1800ccエンジンコンプリート
ボアアップ	………………………………
インタークーラー	GReddy大容量インタクーラー
オイルクーラー	GREX大容量オイルクーラー
ラジエター	スプーンラジエター
エアクリーナー	湿式エアフィルター
エキゾーストパイプ	………………………………
エキゾーズトマニホールド	スプーンＥＸマニ
キャタライザー	スプーン触媒ジャック

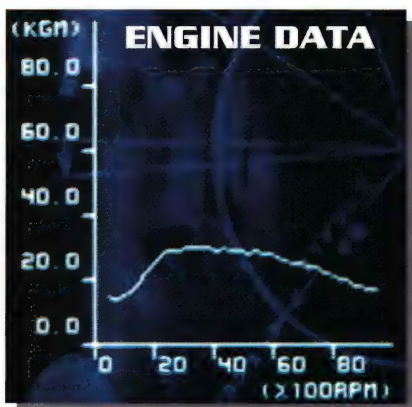
マフラー	Power EX マフラー
フロントパイプ	スプーン２in１エキゾースト
サスペンション	オーリンズ車高調整式キット
ショック	………………………………
スプリング	………………………………
タイヤ	サーキットタイヤ
ホイール	388アルミホイール
ブレーキ	………………………………
ブレーキパッド	スプーンブレーキパッド
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	セラミックブレーキローター
ＬＳＤ	スプーンＬＳＤ
スタビライザー	arc調整式スタビライザー
ストラットタワーバー	スプーンタワーバー
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	………………………………
ステアリング	スプーンステアリングキット
エアロ	ＴＹＰＥ－ＥＫエアロ
クラッチ	ＯＳツインプレートクラッチ
ミッション	………………………………
コンピュータ	スプーンスポーツＣＰＵ
ブーストコントローラー	GReddyプロフェック

TYPE-SW

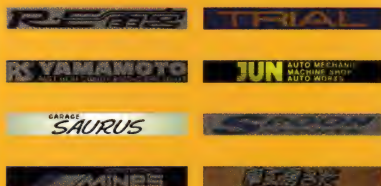
CLASS B

抜群の運動性と、みがけば伸びる最高速が魅力。

BASIC SPEC

LENGTH	4170mm
WIDTH	1695mm
HEIGHT	1235mm
WEIGHT	1390kg
DISPLACEMENT	1998cc
OUTPUT	245ps/6000rpm
TORGUE	31.0kg-m/4000rpm
ENGINE	DOHC L4
FRONT TIRE	195/55R15 84V
REAR TIRE	225/50R15 91V
RUNNING GEAR	MR

TYPE-SWはシナリオモードで使用できる唯一のミッドシップカーである。そのレーシングカーに近い重量バランスによって生まれる高い運動性は、スムーズな高速コーナリングを可能にしている。エンジンのポテンシャルも素晴らしく、チューン次第では最高速300km/hを超えるモンスターマシンに変貌を遂げる。

SUPPORT SHOP

RE雨宮 / TRIAL / RS YAMAMOTO / JUN AUTO MECHANIC MACHINE SHOP AUTO WORKS / GARAGE SAURUS / SPOON / MINE'S / 柿本改

一店ではパーツが揃わず、SAURS、JUNオートメカニック両店のお世話になるが、まずは商品の多い後者のオリジナルパーツを揃える方向でいくのがいいだろう。

FULL TUNED CAR

タービン	TD6S-20G タービン
ガスケット	……
カムシャフト	IN272 EX280
カムプーリー	……
コンロッド	H断面コンロッド
スプリング	……
ピストン	鋳造ピストン
フライホイール	……
オイルパン	……
オイルポンプ	……
インジェクター	550cc×４+260cc×4
フューエルポンプ	……
プラグ	NGKレーシング　プラグ
プラグコード	……
エンジン載せ替え	……
ボアアップ	……
インタークーラー	GReddy大容量インタクーラー
オイルクーラー	GRDX16段　オイルクーラー
ラジエター	大容量タイプ　ラジエター
エアフィルター	M’ エアフィルター
エキゾーストパイプ	……
EXマニホールド	スレンレスEXマニ
触媒	……

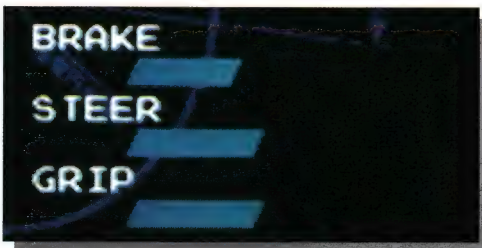
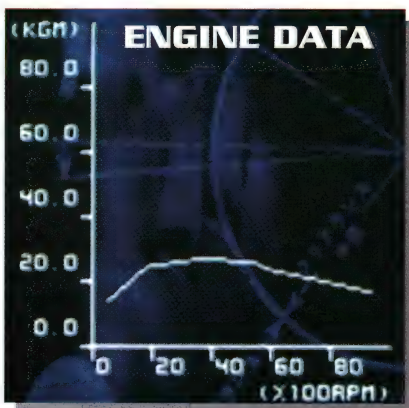
マフラー	BL SUS Evolition
フロントパイプ	……
サスペンション	……
ショック	オーリンズ車高調整式ショック
スプリング	F3K R5K スプリング
タイヤ	ゼロヨンタイヤ
ホイール	レイズホイール
ブレーキ	……
ブレーキパッド	ENDLESSブレーキパッド
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	17インチ　ブレーキローター
ＬＳＤ	2ウェイLSD
スタビライザー	arc調整式スタビライザー
ストラットタワーバー	クスコアルミ　タワーバー
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	……
ステアリング	……
エアロ	ＴＹＰＥ－SWエアロ
クラッチ	ＯＳツインプレートクラッチ
ミッション	……
コンピューター	JUNCPU
ブーストコントローラー	GReddyプロフェック

TYPE-14

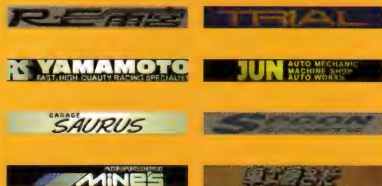
CLASS B

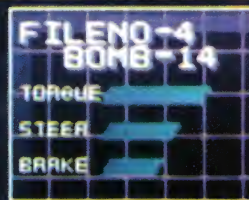
中量マシンとは思えない その秘めたるパワー！

BASIC SPEC

LENGTH	4520mm
WIDTH	1730mm
HEIGHT	1295mm
WEIGHT	1490kg
DISPLACEMENT	1998cc
OUTPUT	220ps/6000rpm
TORGUE	28.0kg-m/4800rpm
ENGINE	DOHC L4
FRONT TIRE	205/55R16 89V
REAR TIRE	205/55R16 89V
RUNNING GEAR	FR

7000rpmまでの安定したトルクと、重量感溢れるコーナリングは、まさに重戦車と呼ぶにふさわしい。パーツが非常に多いのも特徴で、用途に応じて自在にセッティングを変えることができる。FRであることも考えると、自在性はチャンピオンマシンであるTYPE-33をも凌駕する。チューンしがいのあるマシンだ。

SUPPORT SHOP

R-Emz / TRIAL / RS YAMAMOTO / JUN / SAURUS / SPOON / MINE'S / 東名

サポートショップの数はTYPE-33に次ぐ４店と非常に多い。この恵まれた環境を活用するためには、ほかのショップとのパーツの相性が良いＲＳヤマモトを利用すると良い。

FULL TUNED CAR

タービン	TD06SH−20Gタービン
ガスケット	メタルヘッドガスケット
カムシャフト	IN256　EX264
カムプーリー	スライド型カムプーリー
コンロッド	H断面コンロッド
バルブスプリング	強化バルブスプリング
ピストン	87φ鍛造ピストン
フライホイール	軽量クロモリ
オイルパン	…………………………
オイルポンプ	…………………………
インジェクター	850cc×4インジェクター
フューエルポンプ	240リッタータイプ燃料ポンプ
プラグ	GReddy 8 #プラグ
プラグコード	…………………………
エンジン載せ替え	…………………………
ボアアップ	…………………………
インタークーラー	GReddy大容量インタクーラー
オイルクーラー	GREX10段オイルクーラー
ラジエター	ヤマモト3層ラジエター
エアクリーナー	M'sエアフィルター
エキゾーストパイプ	…………………………
エキゾーストマニホールド	ヤマモトステンレスタコ足
キャタライザー	…………………………

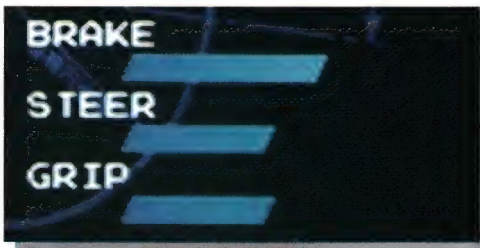
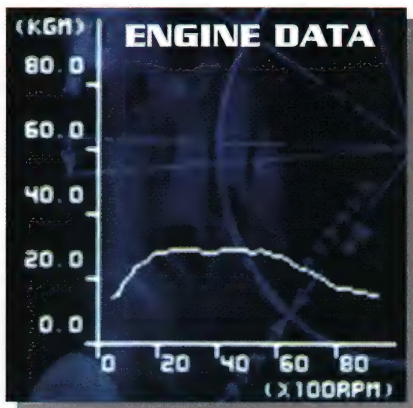
マフラー	90φスポーツマフラー
フロントパイプ	ヤマモト80φフロントパイプ
サスペンション	オーリンズ車高調整式キット
ショック	…………………………
スプリング	…………………………
タイヤ	サーキットタイヤ
ホイール	パナスポーツホイール
ブレーキ	…………………………
ブレーキパッド	ENDRESSブレーキパッド
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	セラミックブレーキローター
LSD	2ウェイLSD
スタビライザー	軽量中空スタビライザー
ストラットタワーバー	…………………………
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	…………………………
ステアリング	…………………………
エアロ	TYPE−14エアロ
クラッチ	OSツインプレートクラッチ
ミッション	OSクロスミッション
コンピューター	アキュレート
ブーストコントローラー	GReddyプロフェック

TYPE-FD

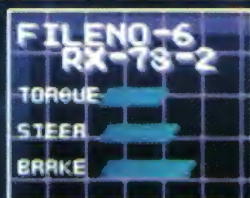
CLASS A

最高のコーナーパフォーマンスを身につけよう

BASIC SPEC

LENGTH	4280mm
WIDTH	1760mm
HEIGHT	1230mm
WEIGHT	1250kg
DISPLACEMENT	654cc×2
OUTPUT	265ps/6500rpm
TORGUE	30.0kg-m/5000rpm
ENGINE	ROTARY×2
FRONT TIRE	235/45RZ17
REAR TIRE	255/40RZ17
RUNNING GEAR	FR

TYPE-FDはクラスAに属するが車重1250kgと軽く、また車体も小さいため小まわりがきくマシンだ。その上、フロントミッドシップという特殊なエンジン配置のために後輪駆動車でありながら車重バランスにも優れており、グリップとドリフトの両方をこなすという離れわざを実現している。最高速はやや遅めである。

ロータリーエンジンならRE雨宮というのは覚えておきたい。ほぼひと通りのパーツが揃うが唯一、ブーストコントローラーがない。パワーのほしいマシンだけに悩むところだ

FULL TUNED CAR

タービン	T78タービン
ガスケット	…………………………
カムシャフト	…………………………
カムプーリー	…………………………
コンロッド	…………………………
スプリング	…………………………
ピストン	…………………………
フライホイール	…………………………
オイルパン	…………………………
オイルポンプ	…………………………
インジェクター	…………………………
フューエルポンプ	…………………………
プラグ	NGKレーシング　プラグ
プラグコード	ＲＥ雨宮　プラグコード
エンジン載せ替え	…………………………
ボアアップ	…………………………
インタークーラー	ＲＥ雨宮3層　インタークーラー
オイルクーラー	GRDX16段　×　2
ラジエター	雨宮3層　ラジエター
エアクリーナー	雨宮レスポンスクリーナー
エキゾーストパイプ	…………………………
EXマニホールド	ＲＥ雨宮ヘッダータイプA　ＥＸマニ
触媒	…………………………

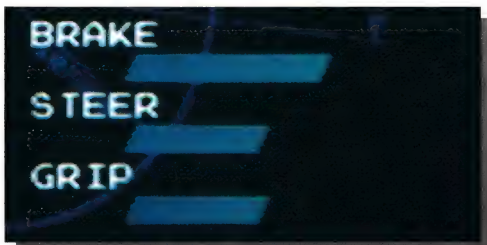
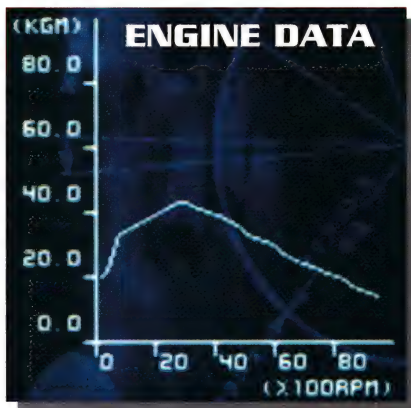
マフラー	power ＥＸ　90　マフラー
フロントパイプ	ＲＥ雨宮パワーエキスパンダーＥＸ
サスペンション	ハイトアジャスタブルサスキット
ショック	…………………………
スプリング	…………………………
タイヤ	サーキットタイヤ
ホイール	ＡＷ−7ホイール
ブレーキ	…………………………
ブレーキパッド	ＧＲＥＸ　ブレーキパッド
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	17インチ　ブレーキローター
ＬＳＤ	ＲＥ 雨宮スーパーレーシングLSD
スタビライザー	ＲＥ雨宮ザスタビ改
ストラットタワーバー	ＲＥ雨宮　ストラットタワーバー
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	…………………………
ステアリング	Ｄ．ＳＴＥＥＲＩＮＧ
エアロ	ＲＥ雨宮ＡＤシリーズ　エアロ
クラッチ	ＲＥ雨宮ツインプレートクラッチ
ミッション	…………………………
コンピューター	Ｒｅｄｏｍ　ＭＩＮＩ
ブーストコントローラー	GReddyプロフェック

TYPE-80

CLASS A

サーキットを走る弾丸は340km/hの夢を見るか

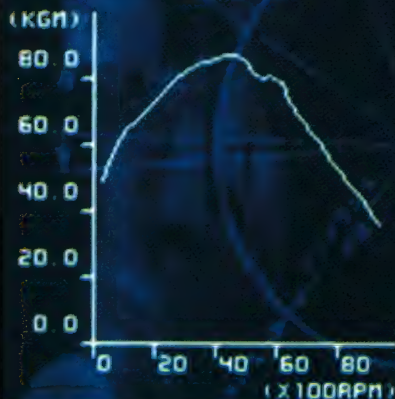
BASIC SPEC

LENGTH	4520mm
WIDTH	1810mm
HEIGHT	1275mm
WEIGHT	1730kg
DISPLACEMENT	2997cc
OUTPUT	280ps/5600rpm
TORGUE	44.0kg-m/3600rpm
ENGINE	DOHC L6
FRONT TIRE	235/45ZR17
REAR TIRE	255/40ZR17
RUNNING GEAR	FR

一度走ってみるとわかるがこのマシンはとにかく曲がらない。たいていのコーナーがまるで綱渡りのようで、ほぼベストラインをとらないとまわれないだろう。おまけにシフトダウンすると速度ががた落ちするのでそれは避けたい。したがってこのTYPE-80を乗りこなすにはドリフトテクが欠かせないということになる。

JUNオートメカニックの品揃えが一番いいが、ボディ系とクラッチが手に入らない。特にスタビライザーとLSDがないのは致命的なので、すべてのショップをチェックしておきたい。

FULL TUNED CAR

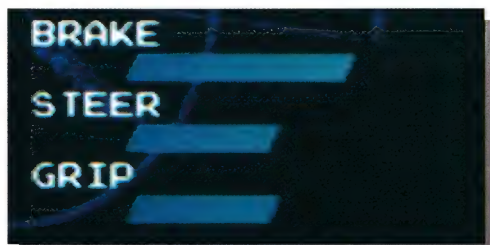
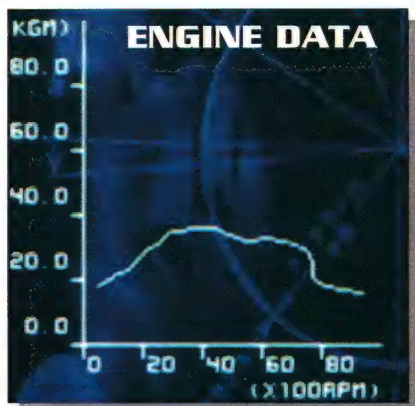
タービン	T88-33D　タービン
ガスケット	……………………………
カムシャフト	IN264　EX272
カムプーリー	……………………………
コンロッド	ＪＵＮＳ’Ｈ断面コンロッド
スプリング	……………………………
ピストン	鍛造ピストン
フライホイール	……………………………
オイルパン	……………………………
オイルポンプ	……………………………
インジェクター	５４０ccインジェクターキット
フューエルポンプ	……………………………
プラグ	ＮＧＫレーシングプラグ
プラグコード	……………………………
エンジン載せ替え	……………………………
ボアアップ	……………………………
インタークーラー	GReddy大容量インタクーラー
オイルクーラー	ＧＲＥＸ16段　オイルクーラー
ラジエター	ＪＵＮ大容量　ラジエター
エアフィルター	湿式エアフィルター
エキゾーストパイプ	……………………………
EXマニホールド	GReddyステンレスＥＸマニ
触媒	……………………………

マフラー	サイレンスＶＸ　マフラー
フロントパイプ	……………………………
サスペンション	……………………………
ショック	ＴＥＩＮ車高調整式ショック
スプリング	Ｆ14Ｋ　Ｒ6Ｋ　スプリング
タイヤ	ゼロヨンタイヤ
ホイール	レイズホイール
ブレーキ	……………………………
ブレーキパッド	ＥＮＤＲＥＳＳ　ブレーキパッド
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	セラミック　ブレーキローター
ＬＳＤ	２ウェイＬＳＤ
スタビライザー	マインズスタビライザー
ストラットタワーバー	マインズタイプVXタワーバー
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	……………………………
ステアリング	……………………………
エアロ	ＴＹＰＥ－80エアロ
クラッチ	ＯＳツインプレートクラッチ
ミッション	……………………………
コンピューター	ＪＵＮＣＰＵ
ブーストコントローラー	GReddyプロフェック

TYPE-33

CLASS A

最強最速のチャンピオンマシンはこれだ！

BASIC SPEC

LENGTH	4675mm
WIDTH	1780mm
HEIGHT	1360mm
WEIGHT	1760kg
DISPLACEMENT	2568cc
OUTPUT	280ps/6800rpm
TORGUE	37.5kg-m/4400rpm
ENGINE	DOHC L6
FRONT TIRE	245/45ZR17
REAR TIRE	245/45ZR17
RUNNING GEAR	4WD

4WDの加速力と高回転でも安定して強力なトルクを生み出すエンジンは、まさにチャンピオンカーと呼ぶにふさわしいものだ。4WDではあるが足まわりのレスポンスも決して悪くなく、ほとんどのコースでレコードを狙えるマシンとなっている。FFやMRのマシンと比べ、ドリフトの適性が高いのも魅力だ。

サポートをしてくれるショップは5店で、この数はゲーム中で最も多い。RSヤマモトやJUNのパーツをベースに、ボディ系やエンジンの細かい部品などを補填していこう。

FULL TUNED CAR

タービン	マインズNタービン改
ガスケット	メタルヘッドガスケット
カムシャフト	ＩN68　ＥX68カムシャフト
カムプーリー	スライド調整式カムプーリー
コンロッド	ヤマモトH断面コンロッド
スプリング	強化バルブスプリング
ピストン	87φ鍛造ピストン
フライホイール	…………………………………
オイルパン	大容量タイプオイルパン
オイルポンプ	強化タイプオイルポンプ
インジェクター	700cc×6 インジェクター
フューエルポンプ	大容量ポンプ×２
プラグ	NGKレーシングプラグ
プラグコード	…………………………………
エンジン載せ替え	…………………………………
ボアアップ	…………………………………
インタークーラー	ブリッツレーシング改
オイルクーラー	ARC＋GREX16段
ラジエター	３層アルミラジエター
エアクリーナー	M’sハイパワークリーナー
エキゾーストパイプ	スーパーアウトレットPRO
エキゾーズトマニホールド	トライアルステンレスタコ足
キャタライザー	…………………………………

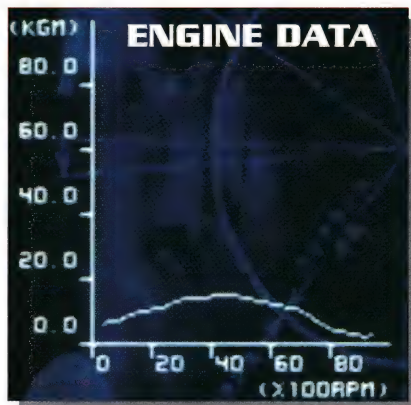
マフラー	90φスポーツマフラー
フロントパイプ	ヤマモト80φパイプ
サスペンション	…………………………………
ショック	JUN車高調整式ショック
スプリング	F12KR10Kスプリング
タイヤ	サーキットタイヤ
ホイール	ボルクレーシングホイール
ブレーキ	…………………………………
ブレーキパッド	ENDRESSブレーキパッド
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	セラミックブレーキローター
ＬＳＤ	２ウェイＬＳＤ
スタビライザー	軽量中空スタビライザー
ストラットタワーバー	マインズタイプVXタワーバー
ブッシュ	エスタスポーツリンクキット
シフト	ダイレクトシフト
ステアリング	…………………………………
エアロ	JUN’sエアロ
クラッチ	ＯＳトリプルプレートクラッチ
ミッション	ＧＲＥＸ６速ミッション
コンピューター	アキュレート
ブーストコントローラー	GReddyプロフェック

TYPE-86

CLASS C

伝説のＦＲマシンでチャンピオンを目指せ！

BASIC SPEC

LENGTH	4205mm
WIDTH	1625mm
HEIGHT	1335mm
WEIGHT	1145kg
DISPLACEMENT	1587cc
OUTPUT	130ps/6600rpm
TORGUE	15.2kg-m/5200rpm
ENGINE	DOHC IL4
FRONT TIRE	185/70R13
REAR TIRE	185/70R13
RUNNING GEAR	FR

BRAKE

STEER

GRIP

ノーマルのままではまったく話にならないほどのスペックだが、チューニングショップ・さだでフルチューン状態にすると、300km/h近い最高速と、ほとんどのコーナーをフルアクセルで曲がることのできる足まわりで、恐るべき力を発揮する。また、モデルマシンであろう86レビンと同じく、とてもドリフトに適したマシンである。

SURPOUT SHOP

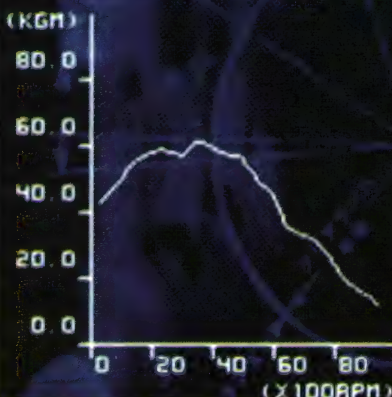
車工房さだ

出現条件

排気量2000cc以上のマシンでオールスターグランプリ優勝と、出現条件は比較的やさしい。特に出場レースをゼロヨンとジャパンカップに絞り、パーツを温存していけばこのマシンを操れる日も近いだろう。

FULL TUNED CAR

タービン	スーパーチャージャーキット
ガスケット	メタル0,8mmガスケット
カムシャフト	ＩN264　ＥX264
カムプーリー	…………
コンロッド	…………
バルブスプリング	…………
ピストン	ハイコンピストン
フライホイール	フライホイール軽量加工
オイルパン	…………
オイルポンプ	強化オイルポンプ
インジェクター	…………
フューエルポンプ	…………
プラグ	レーシングプラグ
プラグコード	…………
エンジン載せ替え	ＳＡＤＡエンジン
ボアアップ	…………
インタークーラー	スペシャル３層インタクーラー
オイルクーラー	…………
ラジエター	３層レーシングラジエター
エアクリーナー	…………
エキゾーストパイプ	…………
エキゾーズトマニホールド	50φ等長タコ足
キャタライザー	…………

マフラー	60φスポーツマフラー
フロントパイプ	…………
サスペンション	…………
ショック	KYB CLIMB GEAR
スプリング	Ｆ８kg　Ｒ６kg
タイヤ	サーキットタイヤ
ホイール	…………
ブレーキ	…………
ブレーキパッド	KYB META G
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	大型ローター　ブレーキローター
ＬＳＤ	４ピニＬＳＤ
スタビライザー	中空スタビライザー
ストラットタワーバー	アルミタワーバー
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	ショートストロークシフト
ステアリング	36φステアリング
エアロ	…………
クラッチ	…………
ミッション	ラリー用クロスミッション
コンピューター	ＳＡＤＡスポーツＣＰＵ
ブーストコントローラー	…………

CAR NAME
TAKMI/86
WEIGHT
891KG
DISPLACEMENT
2568cc
MAX TORQUE
62.7KGM/4000RPM
BRAKE
STEER
GRIP

TYPE-180

CLASS B

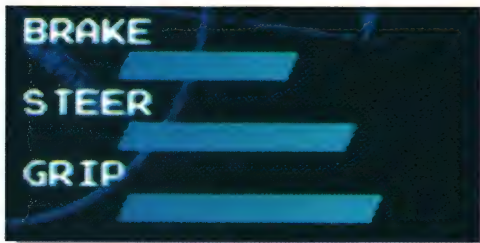
そして今、黒く輝く頑固者が暴れだす時が来た！

BASIC SPEC

LENGTH	4540mm
WIDTH	1690mm
HEIGHT	1290mm
WEIGHT	1300kg
DISPLACEMENT	1809cc
OUTPUT	175ps/6400rpm
TORGUE	23.0kg-m/4000rpm
ENGINE	DOHC IL4
FRONT TIRE	195/60R15
REAR TIRE	195/60R15
RUNNING GEAR	FR

BRAKE

STEER

GRIP

TYPE-180はノーマルだといまひとつパッとしないのだが、車工房さだの手が加わることによって見違えるようなマシンになる。クラスC同然だった加速・最高速が飛躍的に伸び、同レベルはおろか上位車を脅かす存在にまでなる。しかし運動性に関してはチューンしても固さの残る感があり、ドライバーの腕が問われる。

SURPOUT SHOP

車工房さだ

出現条件

クラス Bマシンでオールスター GP優勝を果たすとTYPE-180が使用可能になり、そのパーツを扱う車工房さだも出現する。オリジナルパーツの豊富さがウリだ。

FULL TUNED CAR

タービン	ハイブリッド タービン
ガスケット	1.2mmメタル　ガスケット
カムシャフト	IN264 EX264
カムプーリー	…………
コンロッド	H断面コンロッド
スプリング	強化バルブスプリング
ピストン	鍛造ピストン
フライホイール	クロモリ製造　フライホイール
オイルパン	…………
オイルポンプ	…………
インジェクター	660cc×4　インジェクター
フューエルポンプ	…………
プラグ	レーシング8番　プラグ
プラグコード	…………
エンジン載せ替え	ＳＡＤＡエンジン
ボアアップ	可能
インタークーラー	大容量前置　インタークーラー
オイルクーラー	大容量10段　オイルクーラー
ラジエター	大容量3層　ラジエター
エアフィルター	…………
エキゾーストパイプ	…………
EXマニホールド	ステンレスタコ足
触媒	…………

マフラー	90¢ステンレスマフラー
フロントパイプ	…………
サスペンション	…………
ショック	KYB BUZZ SPEC
スプリング	F8K R6K　スプリング
タイヤ	ゼロヨンタイヤ
ホイール	…………
ブレーキ	…………
ブレーキパッド	KYB META G
ブレーキホース	ステンレスメッシュブレーキホース
ブレーキローター	セラミックローター
ＬＳＤ	ワンウェイＬＳＤ
スタビライザー	軽量中空スタビライザー
ストラットタワーバー	カーボンタワーバー
ブッシュ	強化ブッシュ
シフト	…………
ステアリング	…………
エアロ	…………
クラッチ	メタル合金ツイン　クラッチ
ミッション	スーパークロス　ミッション
コンピューター	SADAスペシャルCPU
ブーストコントローラー	…………

TYPE-FD

CLASS A

「ロータリーの雨宮」の名は伊達じゃない！

RE雨宮

なんとTYPE-FDの最速マシンはここにあった！

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

シナリオモードでのチューニングでは、その非力さゆえに中量級のマシンにすら後塵を拝してしまうことの多いTYPE-FD。しかしＲＥ雨宮の傑作とも言えるこのマシンは一味違う。MAXスピード300km/hを超えるパワーとハンドリング性能は重量級を語るに十分であるし、何といってもＦＲマシンならでは290km/h台後半で繰り出すドリフトは、他のマシンの追随を許さない。速いドリフトを味わおう。

⬅慣性ドリフトを駆使すれば伊勢での1分8秒台も夢ではない！

➡加速力勝負では他のマシンに一歩譲る。上級者向けのマシンだ。

TYPE-33

CLASS A

堅実なＴＹＰＥ－３３ならではの走りが魅力だ。

RS YAMAMOTO
FAST. HIGH QUAUTY RACING SPECIALIST

サーキット仕様TYPE-33の入門用マシンだ！

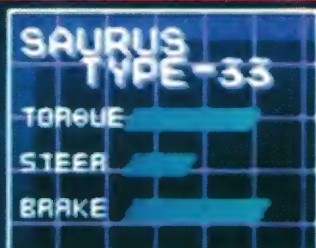
その基本性能の高さゆえか、TYPE-33をオリジナルデモカーとして扱っているのは全部で5店。このＲＳヤマモト仕様車は、他のデモカーと比べて最も平均的な性能といえる。逆を言えば特筆すべき長所に欠け、いまいち力強さが感じられないのだが、ハンドリングや足まわりの性能は確かなので、初心者が操作することに適していると言えるだろう。初めはこのマシンで練習し、次のステップへとつなげていこう。

←ギアが5速までしかないことがいまひとつパンチ力を欠く要因となる。

→マシンに癖がないだけに、ドライバーの腕が反映されやすい。

TYPE-33

CLASS A

6速ミッションが光るザウルスのモンスターカー

GARAGE SAURUS

「ゼロヨンのザウルス」の真骨頂がここにある！

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

ゼロヨンといえばザウルス、ザウルスといえばゼロヨン。その言葉を語るにふさわしいモンスターマシンだ。デモカー唯一の6速ミッションを搭載し、ゼロヨンでは7秒台を叩き出す。MAXスピードは308km/hと少々物足りないが、それでもこの加速力は非常に魅力的。足まわりに不安は残るがサーキットでも活躍できる要素は十二分にあるだろう。伊勢サーキットなどの中速コースに向いている。

←ゼロヨンでは無類の強さを誇る。サーキットでもその加速力を活かせ！

→サーキットでのコーナーリングには、細心の注意を払おう。

TYPE-33

CLASS A

JUNオートの傑作マシンがここに登場

JUN AUTO MECHANIC MACHINE SHOP AUTO WORXS

全てにおいて及第点の優等生マシンだ！

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

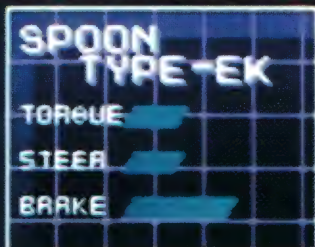
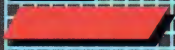
黄色いボディが特徴的なJUN仕様のTYPE-33。タイプ的には、前述のRSヤマモトのものと非常によく似ている。こちらのほうが最高速が3km/h高いが、その分足まわりが少々悪いので、それほど大きな差はない。また、マシンの挙動に少々クセの残る作りになっているので、やや扱いが難しい。4駆の特徴をつかみ、しっかりとした減速からのタイトなコーナーリングを実践し、ライバルに差をつけよう。

←逆走だ！ハンドリングが悪いため、立て直すことさえも苦労する。

➡黄色い車体にJUNの文字。君も今日から看板レーサーだ！

TYPE-EK

CLASS C

サーキットを夢見た鋼鉄心臓のアーバンラット

入門車としてもよし。上位車に噛みつくもよし。

実際問題として最高速260km/hは上位車とやり合うには厳しい数字である。しかしブレーキ、足まわりは非常に好感触で、各コーナーをグリップの限界まできっちりと使うことによってハイクオリティな走りを実現できる。ノーマル仕様車と比べてみればその格段のレベルアップは火を見るより明らかだ。

全体的に見てバランスが良くて癖もなく、最高速もほどほどなので扱い易い。ビギナーにもおすすめ。

⬅無機質な世界が似合う。冷たい明りに照らされて独りたたずむ。

➡軽快な走りを見せる。明るいカラーリングが暗いコースで役立つかも。

TYPE-33

CLASS A

「パワーのトライアル」の面目躍如！

TRIAL

パワーを生かした走りがここのマシンだ！

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

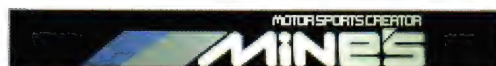
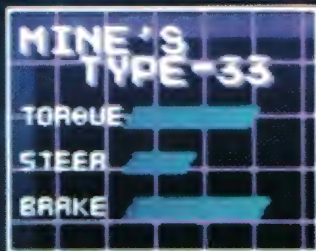
このマシンを語る上で特筆すべき点はMAXスピード318km/hを誇るエンジンパワーだろう。TYPE-33を扱うチューニングショップは多いが、この数字はその中でも群を抜いている。高速サーキットでは、プレイヤーのオリジナルカーとも互角に渡り合えるであろう。その反面、加速力が犠牲になっているので、ドライバーはそれを補う技術が要求されるのだ。腕に自信のある上級者向けのマシンである。

←ストレートの速度は超一流。ただし加速は悪いので注意が必要だ。

→コーナーではしっかりと減速し、余計なミスを防いでいこう。

TYPE-33

CLASS A

マインズのデモカーは流石に一味違うぞ！

TYPE-FDばりの慣性ドリフトで勝負！

このマシンに限らず、デモカーとして登場するものは、ほとんどの場合マシンパワーがありすぎるためコントロールしにくい。そのため、オーバーステアやアンダーステアが出やすく、特にこのマシンはその傾向が顕著に現われる。しかしその性質を逆手にとって、ドリフト走行をうまく利用してラインを決めていけば、面白い走りができるだろう。4輪ドリフトこそがこのマシンの最大の醍醐味なのである。

←弱点であるオーバーステアを、慣性ドリフトに昇華させよう。

➡ドリフトは一歩間違えると地獄行きだ。正確なハンドリングが決め手。

DODA・TYPE-14

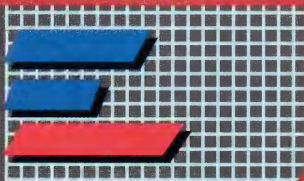
CLASS B

スタンダードマシンだってここまでやれるのさ！

DODA

安定感満点の走りをそのままスケールアップ

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

単純に走らせてみると、ノーマルとどこが違うのかわからないほどレスポンスに変化が感じられない。それなのに加速、最高速ともに格段に上がっている。これはどういうことなのか。そのわけは運動性能とエンジン性能とが同じバランスでグレードアップしているということなのである。そしてそれはチューニングの理想形でもある。どこをとっても優秀で、欠点は見当たらない。大したものである。

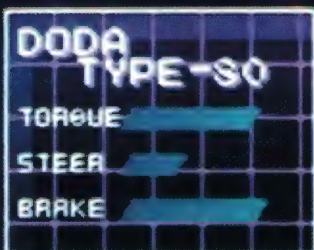
←スタート前の緊張がボディを走る。アスリートのようなたたずまいだ。

➡斜に決める。硬質感あるフロントに魅せらて、また一匹、狼が増える。

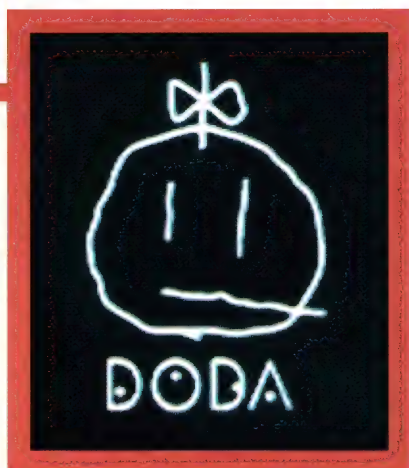
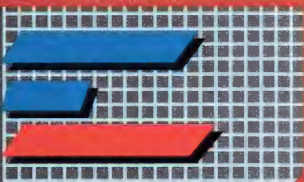
DODA・TYPE-80

CLASS A

最速への憧れを乗せて走る銀の疾風

DODA

制御困難な最高速をどれだけ活かせるか！

Total Status

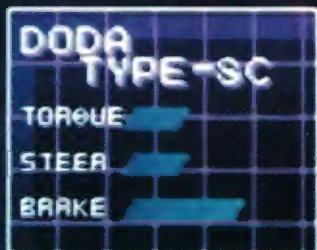
TORQUE
STEER
BRAKE

とにかく最高速にだけこだわって仕上げてあるとしか思えないマシンである。足まわりやボディにも手が加わっているのだろうが、このマシンを制御するには不十分だ。MAX340km/hオーバーの世界ではきっちりラインをとってもコースアウトするわ、何もない所でちょっとブレーキを踏んだだけでスピンするわ、もはや何が起こっているのかわからない。徹底的に走りこんで乗りこなせれば理論上最強か？

←焼け付く陽光を跳ね返す白銀のボディ。チャラつく奴には用はない！

→これが噂の290km/hドリフトだ。ここからインに突っ込んでいく。

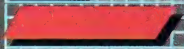
DODA・TYPE-8C

CLASS C

さわやかさと軽やかさと華やかさとを乗せて

DODA

ライトスポーツカーならではの良さを楽しもう

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

カラーリングからしてレースよりもドライブが似合いそうであるが、実はかなり走れる仕上がりになっている。MAX260km/hはエンジン性能をぎりぎりまで引き出していると思われるし、旋回、グリップ能力もかなりハイレベルで、気持ちよくコーナリングが決まるので実に楽しい。

ハイパワー車と互角に渡り合うには力不足だが、速さがすべてではないということを感じさせてくれる貴重なマシンである。

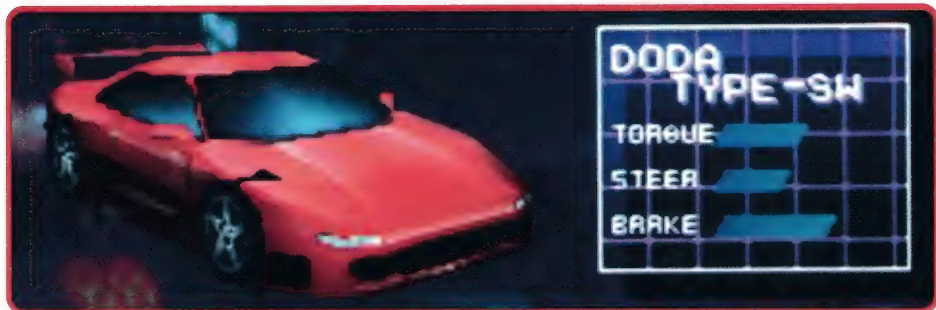
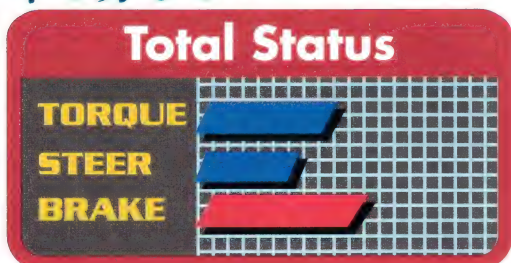
⬅グリップ力の限界までGに耐える。足まわりの良さが感じられる瞬間。

➡スタートを待つ。それだけで絵になるのだから大した役者である。

DODA·TYPE-SW

CLASS B

磨き上げられたマシンは
真紅の輝きを放つ

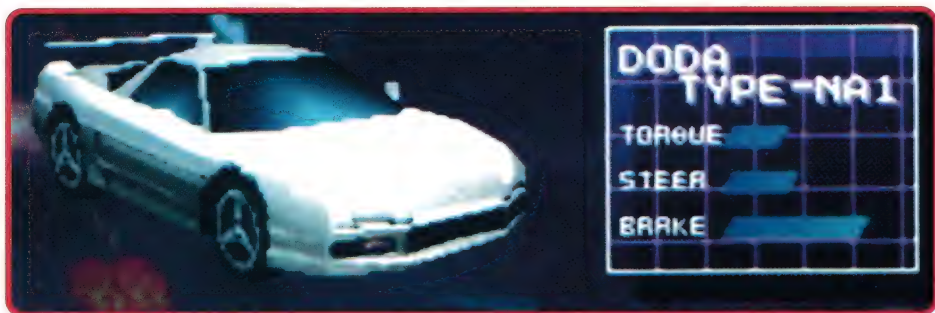
DODA

加速性よし、運動性よし、申し分なし！

MR車特有のテールスライドの難しさを抜きにすればこれほど快適なマシンはない。たいていのコーナーはごく普通のグリップ走行で問題なくクリアできる上に、高速安定走行を維持できるライン取りを少々間違えてしまってもグリップと旋回性能に余力があるので、強引に敵車をかわすことも可能。コーナーでのバトルは望むところ。デモカー唯一の赤いマシンだが、その色に恥じない走りを心がけたいものである。

←深夜の高速でドリフト練習の図。MR車の姿勢制御は難しいのだ。

→光を浴びて浮かび上がる真紅の姿。カタルシスを感じずにはいられない。

TYPE-NA1

HIDE CAR

余裕すら感じさせる脅威のハイスペックマシン

出現条件

クラスCのマシンでオールスターGP優勝。TYPE-NA1やS30も出場するオールスターGPをTYPE-EKや8Cで戦うのは竹槍で戦闘機を落とせというようなものである。しかしTYPE-86を使えば楽になるので、先にクラス Aで優勝してTYPE-86を出そう。

Lord Of Road 降臨！

TYPE-NA1の性能は高く、加速性能に優れスタートダッシュやコーナーリングからの立ち上がりに圧倒的な強さを見せる。まともなマシンには先行するチャンスすら与えないだろう。

MR車ならではの運動性の高さも最高水準で、ほとんどのコーナーを問題なくクリアできる上、最高レベルのドリフトワークを兼ね備えている。

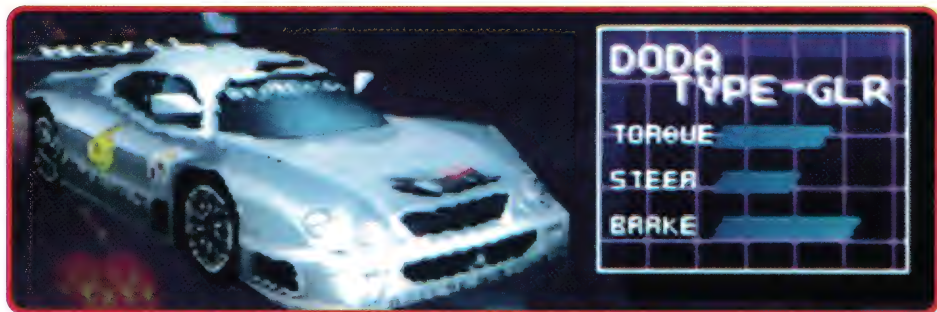
おまけに車体が比較的大きいため、接触アクシデントにも強いとくればもはや死角はないというしかない。その強さに美しさを伴うため、怪物というよりも、やはり王者の称号がふさわしいマシンだ。

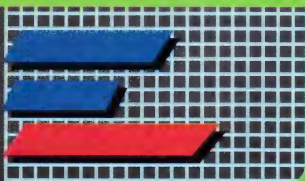
←光を浴びて輝くボディ。美しさは静止していても損われることはない。

→正面から。位置関係のせいか、非常にシックな表情を見せている。

TYPE-GLR

HIDE CAR

TYPE-33のボス的存在のマシンだ！

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

出現条件

さすがに最強最後のマシンだけあり、条件はかなり厳しい。全クラスでオールスターグランプリを制覇しなければならないのだ。特に軽量級のマシンでどうチャンピオンの栄光を勝ち取るかが問題だ。しかし、このくらいの苦労をしてでも是非操りたいマシンである。

この化け物じみた速さ

MAXスピード350km/hを超えるパワーとゼロヨンを6秒台前半で駆け抜ける瞬発力、さらに驚異的なグリップでサーキットを鋭角に攻略していくさまは、まさに圧倒的。どの能力をとってみてもトップレベルの実力を持ち、このマシンに死角はまったく見当たらない。320km/hを超えたあたりからさすがに伸びは悪くなってくるが、それは贅沢な悩みというものだ。あえて問題点を挙げるとするならば、あまりにも良すぎる旋回性能のためドライバーがその操作についていけなくなることと、ライバルマシンがないことだけだ。

⬅ほかのマシンの常識をくつがえすスペックの数数は、ほとんど神の領域。

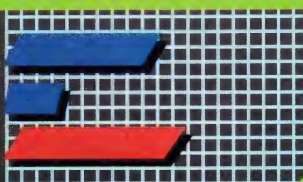
➡真のベストラップを刻むのはこのマシンをおいてほかには考えられない。

TYPE-S30

HIDE CAR

今や幻のスポーツカー？ TYPE-S30登場！

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

無敵のゼロヨンマシン！

最高速は323km/hと、重量級のマシンとしては中の上といったところだが、そのスピードまで駆け上がる爆発力は、まさにトップレベル。ゼロヨンはもとより、ハイスピードのサーキットでも相当の強さを発揮する。

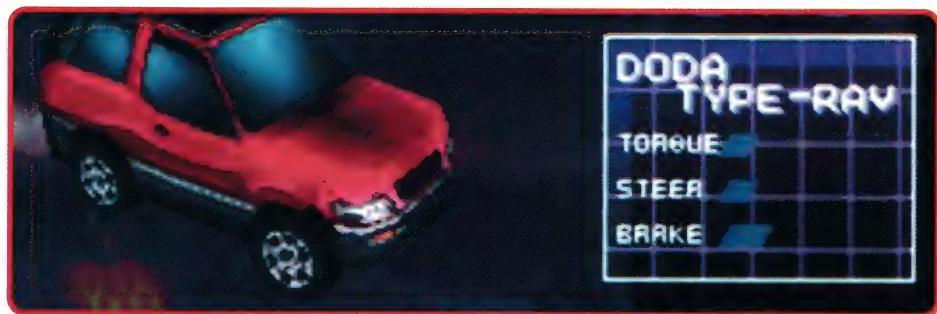
問題は足まわりだ。ほかのマシンが全開で楽々駆け抜けて行くようなコーナーでも、かなりの苦戦を強いられる。特にＳ字コーナーでのレスポンスは最悪で加速がいいとはいえこのアドバンテージは明らかにマイナスポイントだ。いかにグリップを保ちつつ走るかがこのマシンの課題だ。

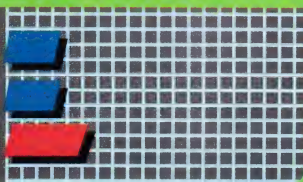
⬅アメリカ仕込みのフォルムが美しい。幻のスポーツカーだ。

➡中・低速サーキットではかなりの苦戦を強いられる。

TYPE-RAV

HIDE CAR

レーステクに革命の嵐を巻き起こす風雲児

Total Status

TORQUE
STEER
BRAKE

出現条件

シナリオモードをプレイ中、7月以降に気力がMAXになると1回だけ自分の彼女がライバルとして登場することがある。そのレースで彼女に勝つことで使用可能になる。7月以降なら自分のマシンも仕上がっているだろうし、夏美も鈴奈もあまり速くないので楽な条件だといえる。

そして道幅は2倍に

俺んちのマシンがサーキットを走ったっていいじゃないか、と誰が言ったかどうかわからないが今をときめくＲＶ車が登場だ。運転席の高さによる視点の高さもさることながら、他のマシンとはまったく違った走りが実に楽しい。

TYPE-RAVは芝の上でも加速できる。さすがに路面上ほど速度は伸びないが、これによって大胆なショートカットが可能になり、実に過激なタイムアタックが始まるのである。

180km/h以上出ないので事実上最も遅いマシンだが、その斬新な走りの楽しさは得難いものがある。

➡芝の上をバリバリ走る。豪快な走りはサーキットでも変わらない。

➡スピン！　さすがにヘアピンカーブはきつい。それよりも正面がイカす。

TYPE-KTB

HIDE CAR

あまりの大きさに誰もが驚き、そして笑った

出現条件

全車種でオールスターGP優勝が条件。無論最難関である。とにかくTYPE-EK、8Cで勝つのがあまりに難しい。運にかけてひたすらチャレンジしてみるしかない。

最善を尽くして、スリップストリームで先頭集団に喰いつき、最終コーナーでチャンスを狙おう。

すっとばすカットバス

大型車両がサーキットを爆走する。もはや排気量がどうのとか、足まわりがどうとかいう次元をはるかに超えたバトルが展開されるだろう。

ただしこのバスはなぜかリミッターが解除されているので、最高速は何と230km/hを超える。ポテンシャル面ではもっといけそうだが、残念ながらこれ以上の速度ではオーバルサーキットさえまわれないので計測できなかった。

惜しむべきはチューニングできないことである。内装除去による軽量化とか、巨大なサーキットタイヤなど、考えただけでも楽しくてしかたがないのだが。

←231km/hをマーク。ドライバーズアイでないとまともに走れない。

→画面の8割が車体で見えない。ぜひ大型テレビでその姿を見て欲しい。

初心者はわかりにくい各パーツの詳細な効果を紹介しよう

エンジン・内部　マシンの心臓を構成するパーツだ

タービン	
消耗	あり
回復	あり

エンジンの排気ガスでタービンを回し、その風車がコンプレッサーとしてエンジンに空気を可給する。大型タービンになるほど多くの空気を圧縮できるが、レスポンスは悪化してしまう。サーキットでは比較的小・中型、ゼロヨンでは大型となる傾向がある。

ガスケット	
消耗	あり
回復	あり

シリンダーヘッド・シリンダーブロック・クランクケースなどを接続する際のいわゆるパッキン。各ブロックに冷却水の流れる路が張り巡らされているため、経路を確保したメタルかアスベストの板を用い、接続部の機密性を保つ。比較的頑丈な材質のものを使用する。

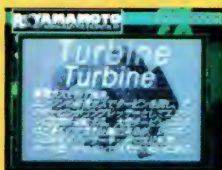
カムシャフト	
消耗	あり
回復	あり

シンダー内への吸気と、排気の開弁率をコントロールするパーツ。開弁時間を長くするとそれだけ大量の混合気を取り入れることができるが、低速トルクのレスポンスを悪くするので、開弁率の調整は、ステージによって変えることが多い。

カムプーリー	
消耗	あり
回復	あり

カムシャフトを回すための滑車、または歯車のことを指す。正確なバルブタイミングをサーキットやゼロヨンなどのステージに合わせるためにチューンする。最近ではプーリーのカムと接続する位置を変えることで、バルブタイミングを変更できるようになっている。

値段は張るが、効果はバツグンだ！

ENGINE TUNING

エンジン内部のチューニングパーツは、マシンの動力に直結していることもあって、飛躍的にパワーを上げることができる。しかし、それだけに値段が高いものも多く、所持金に応じて買う時期を見極める必要があるだろう。また壊れやすいパーツであることに注意。

コンロッド

消耗	あり
回復	あり

シリンダーの爆発エネルギーを、クランクまで導くシャフト。「H断面コンロッド」とは、軽量化のため肉抜きをした時の断面形状がH型になっているものを指す。ちなみにノーマルタイプのものは棒状のI型断面が主流だ。どちらかというと細かい部類に入るチューンニングパーツである。

バルブスプリング

消耗	あり
回復	あり

吸排気バルブをバルブシートに抑えつけるためのスプリング。スプリングが弱いとバルブがきちんと閉まらず元の状態に戻らなくなることがあるので、剛性を増した強化スプリングに取り替える。それほど大きな効果は望めないが、中回転のトルクアップを狙う時には貴重な戦力となってくれることだろう。

ピストン

消耗	あり
回復	あり

NA（自然吸気）エンジンのチューンニングをする場合、爆発時の圧縮比をアップさせるため、頭の盛り上がったタイプのものを使う。これを通称ハイコンプピストンと呼ぶ。ターボ仕様車の場合は逆で用途に応じて圧縮比をコントロールするためにローコンプピストンと交換することもある。

フライホイール

消耗	あり
回復	あり

クランクの回転運動を、トルクを持った回転エネルギーとして安定させるためのチューニングパーツ。低速でもスムーズに走れるように、ノーマル車に装着されているフライホイールはかなりの質量を持っている。そのため軽量のものと交換し、エンジンのレスポンスを稼ぐために交換する。「はずみ車」とも呼ばれる。

オイルパン

消耗	あり
回復	なし

クランクケースの下部にあるオイル溜め。オイルは液体なので当然上から下へと流れるため、オイルポンプを使って上へ戻す必要がある。その時に、一時的に下へ落ちてしまったオイルを溜めておくスペースだ。ノーマル車よりも横方向への重力がかかった時に、オイルの片寄りを防ぐために交換する。

オイルポンプ

消耗	あり
回復	なし

エンジンやそのまわりのパーツの潤滑を果たすためのオイルを、スムーズに各部へ行き渡らせるためのポンプ。チューニングによりエンジンが強化された時などに起こる油圧不足を防ぐために、ノーマルより大型のものへと取り替える。それによって、結果的にエンジンのランニングコストが良くなるのだ。

インジェクター

消耗	あり
回復	あり

燃料を噴出するためのノズルのこと。ここからガソリンが吹かれ空気と混合し、混合気としてシリンダー内に送られる。タービンの大型化で吸入空気が増加すると、それに合わせてガソリンも増やす必要があるため、インジェクターを大きくすることが必要になる。また、インジェクターそのものの数を増やすこともある。

エンジン・補強　心臓を支える大動脈！

フューエルポンプ	
消耗	あり
回復	なし

燃料タンクよりガソリンを噴き出すポンプ。パワーを出すためには当然それだけ多くのガソリンを供給する必要があるので、強化タイプのものに交換する。このパーツ自体の効果はないが、大容量タイプのインジェクターを装着した際に必要となっている。

プラグ	
消耗	あり
回復	あり

エンジン内のシリンダーでピストンにより圧縮された混合気に、火花を飛ばして着火させるパーツ。全開走行（高回転走行）を長時間行うと、高熱により溶けてしまうため、エンジンチューンを行いパワーをアップさせた時には交換の必要性が出てくる。

プラグコード	
消耗	あり
回復	なし

プラグに電気を送るためのコード。プラグが確実に強い火花を飛ばせるように、ノーマルのものより太く抵抗の少ないものと交換する。ゲーム中ではスプーンのみで取り扱っており、そのためTYPE-EKのみの専用パーツとなっている。

エンジン載せ替え	
消耗	なし
回復	なし

エンジンスワップ。その名の通り、マシンに搭載されているエンジンを、大排気量のものやほかの車種のものに載せ替えてしまう。費用はほかのチューニングに比べてケタ違いに高いが、パワーもダントツに上昇する。ゲーム中では隠しカーとTYPE-EKのみ可能だ。

ボアアップ	
消耗	なし
回復	なし

フルチューンとも呼ばれる。エンジンを全部バラしてシリンダーを削るなどして、排気量を飛躍的に高める。かなり大がかりな作業となるので費用も高くなっている。ゲーム中では、残念ながらエンジンスワップとの併用は不可能となっている。

クーラー系　ヒトもマシンも熱にはかなわない

インタークーラー	
消耗	あり
回復	あり

タービンによって押し込められた空気は、温度が上昇し密度が低下してしまう。そのため、エンジンのパワーダウンを引き起こしてしまうのだ。そこでエンジンのレスポンスを良くするためにインタークーラーの装着が必要不可欠である。

オイルクーラー	
消耗	あり
回復	あり

エンジンオイルにはその性能を最大に発揮できる温度域が決まっており、それを超えるとオイル性能が極端に低下する。そのまま放っておくとエンジントラブルの元凶ともなりかねないので、オイルを冷やすためにこのオイルクーラーを取りつける。

ラジエター	
消耗	あり
回復	あり

エンジンの熱は中を流れる冷却水によって奪われ、このラジエターまで運ばれる。これは、走行風によって熱を持った冷却水を冷ます放熱器の役目を果たしている。全開走行を行うと、ノーマルのものでは冷却限界を超えてしまうので、大型のものと交換する。

吸排気系 響き渡るエキゾースト・ノート！

エアクリーナー	
消耗	あり
回復	あり

清浄な空気をエンジンに取り込むためのフィルター。エアフィルターとも呼ばれる。ノーマルでは防塵効果を高めるため、逆に吸入効果が低くなっている。そのため、エンジンをチューニングする際には同時に吸入効果の高いものへと交換する。

エキゾーストパイプ	
消耗	あり
回復	あり

排気システム中で、キャタライザーまでの中間のパイプの総称としてこう呼ばれる。エキゾーストマニホールド・フロントパイプ・タービンアウトレットなどがその構成部品だ。それぞれの集合場所、形状でその出力特性も変わるので、用途に合わせたチューンが可能である。

エキゾースト マニホールド	
消耗	あり
回復	あり

略称はエキマニ。各シリンダーの爆発排気ガスを排出するために、シリンダー排出口からＮＡエンジンなら触媒まで、ターボ車ならタービン手前までを繋ぐパイプのことをこう呼ぶ。見ためがゆでダコに似ているためタコ足とも呼ばれ、よりよい排気効率を得ることができる。

キャタライザー	
消耗	あり
回復	あり

触媒。排気ガスを浄化する役目を果たしている。車検を通るためには必ず装着されていなければならないが、かなりの排気抵抗となるため、チューニングでは取り外したり、より抵抗の少ないもの（ストレートパイプ）へと交換することが多い。

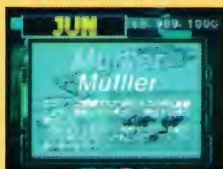
マフラー	
消耗	あり
回復	あり

エンジンで燃焼された排気ガスを、その排気運動により効率良く吹き出すための排気管のこと。これによってエンジン特性やパワーも変わってくるため、コンピューターと並んで基本となるライトチューンの軸となるチューニングパーツだ。

フロントパイプ	
消耗	あり
回復	あり

エキゾーストマニホールドから触媒部までの排気パイプ。基本的にターボ車ではタービン以降から触媒部までを指すことが多いので、ノーマルのもののままではパイプが細く、排気効率の悪いことがある。そのため、より太いものへと交換する。

基本中の基本、ライトチューン

EXHAUST SYSTEM TUNING

電子制御系・足まわりと並んでもっとも基本的なものが、この吸排気系のチューニングだ。費用もエンジンまわりのものよりかなり安く済み、効果も高いためとても扱いやすい。ただし消耗がそれなりに激しいため、他のチューンと比べて気を使う必要がある。

足まわり系　足腰弱けりゃ女の子も乗せられない

サスペンション	
消耗	あり
回復	あり

ショックとスプリングのセットのことをこう呼ぶのが一般的だが、正確には車の足まわりの総称。ここにはリングアーム部分も含まれる。頻繁に耳にする車高調は、車高を複数段階に分けて微調整をするためのサスペンションキットである。

ショック	
消耗	あり
回復	あり

ショックアブソーバーの略称。スプリングの振動を抑えるための緩衝装置のことで、マシンの姿勢変化や乗り心地に影響する。この効果を決める減衰力は、オイルの通り穴を設けたピストンがオイル内を通過する際にかかる抵抗力によって左右される。

スプリング	
消耗	あり
回復	あり

本来はマシンの緩衝装置のことだ。ただしスポーツ走行時には、マシンの姿勢制御を行う重要なファクターとしての役割を果たしている。運動性を向上させるために硬いものへと取り替えるが、度が過ぎると逆効果となる。やはりバランスが重要なのだ。

タイヤ	
消耗	あり
回復	なし

あたりまえのことだが、マシンの重量を路面に伝える唯一のパーツである。使用されるコンパウンドやケーシング剛性・トレッド幅などにより、劇的に性能が変化する。エア圧が高ければより重荷重に耐えられるようになるが、適当にたわませておく方が性能は向上する。

ホイール	
消耗	なし
回復	なし

軽いホイールはサスペンションのバネ下重量の軽減となり、運動性能の向上を図ることができる。また、チューンドカーに個性をつけるため、チューナーあるいはドライバーの好みに応じた形状のものへと交換されることが多い。非常にランニングコストが優れている。

ブレーキ系　マシンの制動距離を短くせよ！

ブレーキ	
消耗	あり
回復	あり

マシンのスピードを落とす装置。パワーが大きくなれば、それだけ速くなったスピードを落とすために、ブレーキパッド・ブレーキローターなどをより良い性能のものへと交換する。ゲーム中ではそのシステムの総称として扱われる。

ブレーキパッド	
消耗	あり
回復	あり

ディスクブレーキの摩擦材。パッドの合成素材の配分によりブレーキの効果やインプレッションが異なる。感触に関しては、ドライバーの好みもチューニングのポイントだ。サーキットでは低温域を犠牲にしても、高温域の最大摩擦を優先的に扱う傾向にある。

ブレーキホース	
消耗	あり
回復	なし

システム一連のブレーキラインのうち、車輪と車体をつないでいるゴム性のホースのことを指す。ただしゴムは膨張性があり、サーキット走行などでは制御をしにくい場面もあるので、ステンレス性のものに交換する。ここまでチューニングできれば完璧と言えるだろう。

ブレーキローター	
消耗	あり
回復	あり

車輪とともに回転する円盤。その円盤にブレーキパッドを油圧ピストンによって押しつけて制動を行っている。耐熱性に富み、放熱性の良いローターは、ブレーキ性能を高めてくれる。さらに軽量タイプもあるので、バネ下重量を軽減するために有効な手段となる。

ボディ系　外と内を同時にチューニング！

LSD	
消耗	あり
回復	あり

正式名称は「Limited Slip Differential」。コーナリングでは外側の車輪は内側の軌跡より大きい。いわゆる内輪差と外輪差の関係だ。そこで、コンピューター制御によりスムーズに曲がるために内側の車輪を空転気味にし、その分外側になる車輪に多くの駆動力を伝えるための調整をする必要がある。

スタビライザー	
消耗	あり
回復	なし

いわゆるスタビ。左右のホイールが同時に動いている時は問題ないのだが、それが別々に動いた時には車体のロールが発生し、非常に危険な状態となる。その場合に、スタビライザーのねじれによって発生するバネ力を利用し、通常の安全な状態へと戻す役割を果たしている。壊れやすいパーツだ。

ストラットタワーバー	
消耗	あり
回復	なし

ショックの頭同士を接続することで、ボディ剛性を確保するためのパーツ。しっかりとしたボディ剛性を得ることで、サスペンションの動きをより確実なものとしている。アルミ中空シャフトを採用し、強度と軽量化の好バランスを実現しているものもあり、地味ながら重要なチューニングパーツと言える。

ブッシュ	
消耗	あり
回復	なし

サスペンションのアームやショックの付け根などの各連結部には、ゴム製のブッシュが使われている。多少のねじれなどをここで吸収して、衝撃や振動などをやわらげるパーツだ。きびきびとしたハンドリングにするために、強化したものと取り替える。ゲーム中では値段の割に、効果がとても高く使いやすい。

シフト	
消耗	なし
回復	なし

ギアを切り替えるための入力装置のことをさす。振動を抑えたり、ストロークを短くしたりして素速いシフトチェンジを可能にする。しかし、ノーマルのものより操作に力を必要とするので、慣れないと逆にシフトチェンジミスを起こしやすい。とはいえ、ゲーム中ではその心配がないので、安心して使える。

ステアリング	
消耗	なし
回復	なし

サーキット走行などではステアリング（ハンドル）が大きくて重いと操作ミスの原因となるので、小径のものへと交換する。さまざまな色や形のものがあり、ドライバーが好みでつけ替えることが多い。走り屋以外にも人気があることを考えると、メジャーなチューニングパーツと言うことができるだろう。

エアロ	
消耗	なし
回復	なし

ボディに装着する外装パーツの総称。ドレスアップ目的で装着されることがほとんど。だが、機能的に見ても軽量化・空気抵抗の減少・ダウンフォースの発生によるグリップ能力の向上などのメリットがある。ゲーム中では、高回転時のパワーが減少してしまうタイプもあるので注意が必要だ。

駆動伝達系　操作と直結する重要なパーツだ！

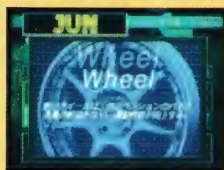
クラッチ	
消耗	あり
回復	あり

エンジンからの出力を、駆動系に伝達する装置。ノーマルでは１枚のプレートの圧着で伝達を行うが、チューンでエンジンパワーが増大すると、滑ったり壊れたりしてしまうことがある。そこで素材をメタルなどの強度に優れたものに替えたり、プレートの枚数を増やす。

ミッション	
消耗	あり
回復	あり

トランスミッションの略称。エンジンパワーを効率良く生かすために、ギア比がノーマルより接近したクロスミッションにする。また、5速ミッションのものを6速へ交換することもある。特に後者は細かいスピードの調整がきくようになり、トルクも上昇する。

コンディションには常に注意が必要！

TRANCE MISSION TUNING

駆動伝達系のチューニングはコストが低く、トルクの上昇率がとても高いので序盤から積極的に揃えていくことができる。しかし、パーツを維持するためのランニングコストは別。10回に満たない数のシフトチェンジでも簡単に疲労してしまうのだ。

電子制御系　マシンの頭脳となるパーツだ！

コンピューター	
消耗	なし
回復	なし

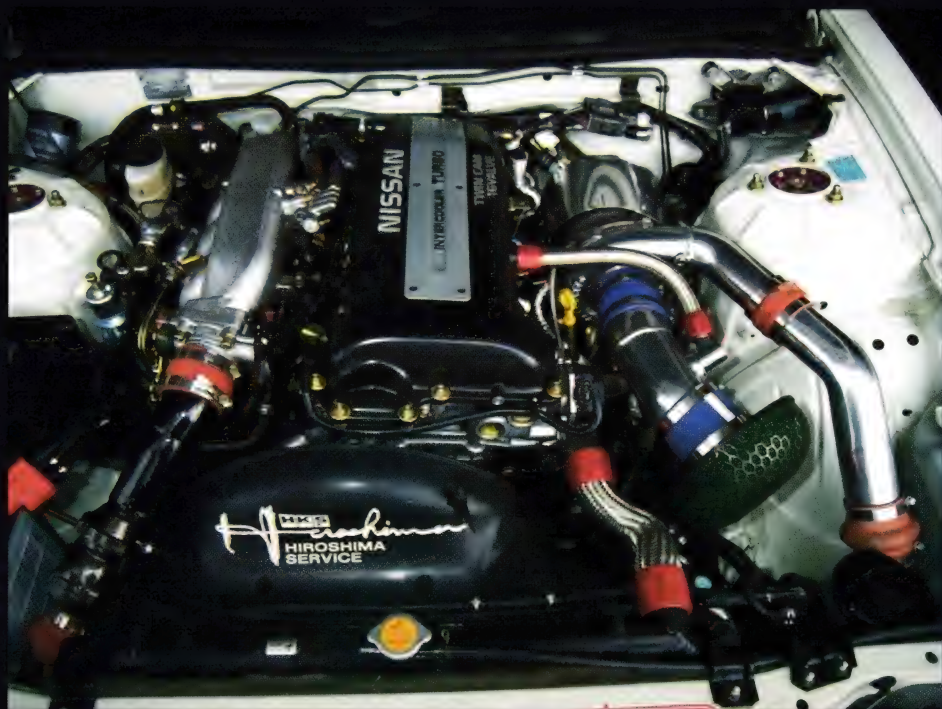
エンジンを心臓とするならば、コンピューターは頭脳と言える。検知した空器量データを基に、理想的なガソリン噴射量を指令するなど、重要な役割を果たしている。また、各リミッター制御もここで行われているため、パワーアップチューンの第一歩である。

ブースト コントローラー	
消耗	なし
回復	なし

ターボ車においてタービンから送り込まれる加給圧（ブースト圧）を、必要に応じて導き出される任意の設定値に調整するコントローラーのこと。ノンターボ車には不要だが、そのことがゲーム中におけるＮＡ車のパワー不足に響いている。

なにはともあれ、ロムチューン！

COMPUTER TUNING

チューンを始める時にはまずコンピューターを載せ、ノーマル車にかかっているリミッターを解除しないと、最高速が180km/hで止まってしまう。チューニングを始める際には、始めにこれを絶対に外しておく必要がある。比較的安価のパーツだから、即購入しよう。

DATA

パーツリスト

登場パーツを完全公開だ。部品解説と併せて完璧なパーツ知識を身につければ、必ず勝利が見えてくる。

TYPE-8C

表の見方

雨：RE雨宮　山：RS山本　ザ：ザウルス　高：高回転　ハ：ハンドル
J：JUN　ト：トライアル　マ：マインズ　中：中回転　グ：グリップ
ス：スプーン　さ：さだ　低：低回転　ブ：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
TYPE-NB用6連ミッション	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	2	0	0	750000
オーリンズ車高調整式ショック	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	100000
F6K R4Kスプリング	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	42000
ディスモンドホイール	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	150000
IN280 EX280	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	2	0	0	36000
TD05 タービン	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	3	0	0	800000
RE雨宮鍛造ピストン	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	150000
360ccx4インジェクター	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	230000
雨宮レスポンスクリーナー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
GReddyステンレスEXマニ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	110000
アクティブオリジナル EXマニ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	110000
RE雨宮60Φフロントパイプ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	22000
RE雨宮60Φマフラー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	1	0	0	98000
GREDDY大容量インタークーラー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	130000
GREX大容量オイルクーラー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75000
雨宮スペシャルアルミラジエター	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	98000
ADツインプレートクラッチ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
雨宮CPU	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
ENDLESSブレーキパッド	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	20000
GREXブレーキパッド	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	20000
TYPE-FC用ブレーキローター	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	42000
2ウェイLSD	1	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	3	0	100000
RE雨宮ADシリーズ エアロ	1	0	0	0	0	0	0	0	2	-1	0	0	2	1	200000
RE雨宮 ストラットタワーバー	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	18000
クアンタムレーシングダンパー	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	100000
F13K R11Kスプリング	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	42000
アクロスZ1-Rホイール	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	4	0	150000
IN264 EX256	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	2	0	0	36000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
トライアルスポーツタービン	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	4	-3	0	0	800000
トライアル鍛造ピストン	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	150000
260ccx4インジェクター	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	230000
トライアルステンレスEXマニ	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	110000
トライフォースバズーカ	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
ステンレス19段オイルクーラー	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75000
アルミ2層ラジエター	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	98000
トライアルCPU	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
トライアルカーボン ブレーキパッド	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	20000
TYPE-8Cエアロ	0	0	0	0	1	0	0	0	2	-1	0	0	2	1	200000
サーキットタイヤ	1	0	0	0	1	0	0	0	5	0	0	0	3	3	30000
ゼロヨンタイヤ	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	5	3	30000
H断面コンロッド	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0	0	120000
NGKレーシングプラグ	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
ステンレスメッシュブレーキホース	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	38000
軽量中空スタビライザー	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
強化ブッシュ	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10000

TYPE-EK

表の見方

雨：ＲＥ雨宮　山：ＲＳ山本　ザ：ザウルス　高：高回転　ハ：ハンドル
Ｊ：ＪＵＮ　ト：トライアル　マ：マインズ　中：中回転　グ：グリップ
ス：スプーン　さ：さだ　低：低回転　ブ：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
GREXスポーツサスキット	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	200000
オーリンズ車高調整式ショック	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	200000
ボルトオンターボ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	4	-3	0	0	800000
湿式エアフィルター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
power EXマフラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
GReddy大容量インタークーラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
GREX大容量オイルクーラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75000
OSツインプレートクラッチ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
ザウルスCPU	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
GReddyプロフェック	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	50000
GREXブレーキパッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
ステンレスメッシュブレーキホース	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38000
セラミックブレーキローター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	42000
arc調整式スタビライザー	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
強化ブッシュ	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10000
スプーンSHOWAサスキット	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	3	0	200000
388アルミホイール	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	4	0	150000
スプーンハイカム	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3	2	0	0	36000
スプーンバルブスプリング	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	38000
クロモリフライホイール	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	-1	0	0	42000
1800ccエンジンコンプリート	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	4	4	0	0	1400000
大型タイプオイルパン	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	42000
強化ポンプキット	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	68000
ハイテンションコード	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	10000
1800cckit	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	3	3	0	0	745000
スプーンエアクリーナー	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	-1	0	0	14000
スプーンEXマニ	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1	0	0	110000
スプーン触媒ジャック	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	15000
スプーン2in1エキゾースト	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	22000
スプーンLSD	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	0	3	0	100000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
スプーンスポーツマフラー	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	2	0	0	98000
スプーンラジエター	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	98000
スプーンスポーツCPU	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	1	0	0	98000
スプーンブレーキパッド	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	20000
スプーンブレーキホース	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	38000
スプーンステアリングキット	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	27000
スプーンタワーバー	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	18000
VX-ROM	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
サーキットタイヤ	0	0	1	0	0	1	1	0	5	0	0	0	4	4	30000
ゼロヨンタイヤ	0	0	1	0	0	1	1	0	3	0	0	0	5	4	30000
TYPE-EKエアロ	0	0	1	0	0	1	1	0	1	-1	0	0	2	3	200000

TYPE-SW

表の見方

雨：ＲＥ雨宮　山：ＲＳ山本　ザ：ザウルス　高：高回転　ハ：ハンドル
Ｊ：ＪＵＮ　ト：トライアル　マ：マインズ　中：中回転　グ：グリップ
ス：スプーン　さ：さだ　低：低回転　ブ：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
GREXスポーツサスキット	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	200000
オーリンズ車高調整式キット	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	2	0	200000
H断面 コンロッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	120000
鍛造ピストン	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	150000
GReddy8# プラグ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
湿式エアフィルター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
power EX 90 マフラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	98000
GReddy大容量インタークーラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
OSツインプレート クラッチ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	50000
ザウルCPU	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	98000
GReddy プロフェック	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	50000
GREX ブレーキパッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
セラミック ブレーキローター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	42000
2ウェイLSD	0	0	1	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	3	0	100000
arc調整式スタビライザー	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
オーリンズ車高調整式ショック	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	100000
F7K R11K スプリング	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	42000
F3K R5K スプリング	0	0	0	1	0	0	0	0	-2	0	0	0	4	0	42000
レイズ　ホイール	0	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	150000
IN264　EX264	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	36000
IN272　EX280	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	36000
TD06S-20G タービン	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	-1	0	0	320000
JUNスーパーピストン	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	150000
550ccx4 インジェクター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	230000
550ccx4+260ccx4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	230000
NGKレーシングプラグ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
M'sエアフィルター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
ステンレスEXマニ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	110000
BL SUS Evolition	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	98000
大容量タイプラジエター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	98000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
JUNCPU	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	98000
ENDLESS ブレーキパッド	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	150000
17インチ　ブレーキローター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	42000
クスコオールアルミ　タワーバー	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	18000
サーキットタイヤ	0	0	1	1	0	0	0	0	5	0	0	0	3	3	30000
ゼロヨンタイヤ	0	0	1	1	0	0	0	0	3	0	0	0	5	3	30000
TD06SH-25G タービン	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	-2	4	0	0	320000
GREX16段オイルクーラー	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75000
ステンレスメッシュブレーキホース	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38000
TYPE-SWエアロ	0	0	1	1	0	0	0	0	1	-1	0	0	3	3	200000
強化ブッシュ	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10000

TYPE-14

表の見方

雨：ＲＥ雨宮　**山**：ＲＳ山本　**ザ**：ザウルス　**Ｊ**：ＪＵＮ　**ト**：トライアル　**マ**：マインズ　**ス**：スプーン　**さ**：さだ　**ハ**：ハンドル　**高**：高回転　**中**：中回転　**低**：低回転　**グ**：グリップ　**ブ**：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
バナスポーツホイール	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	150000
メタルヘッドガスケット	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	25000
IN256 EX264	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	36000
スライド型カムプーリー	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	30000
H断面コンロッド	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	120000
TD06L2タービン	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	0	0	320000
強化バルブスプリング	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	38000
87φ鍛造ピストン	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	150000
850ccx4インジェクター	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	230000
240リッタータイプ燃焼ポンプ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30000
M'sエアフィルター	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
ヤマモトステンレスタコ足	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	110000
ヤマモト80φフロントパイプ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	22000
90φスポーツマフラー	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
ヤマモト3層ラジエター	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	98000
OSトリプルプレートクラッチ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
アキュレート	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
メタルブレーキパッド	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
軽量中空スタビライザー	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
GREXスポーツサスキット	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	200000
湿式エアフィルター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
power EX 90 マフラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
ザウルCPU	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
GREXブレーキパッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
arc調整式スタビライザー	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
F12K R8Kスプリング	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	42000
F8K R5Kスプリング	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	42000
レイズホイール	0	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	150000
IN272 EX272	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	36000
KKK タービン	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	-1	-4	0	0	320000
ENDLESSブレーキパッド	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
2ウェイLSD	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	100000
TYPE-14エアロ	0	1	1	0	0	1	0	0	2	-1	0	0	2	2	200000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
JUNスーパーピストン	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	150000
700x4インジェクター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	230000
890x4インジェクター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	230000
NGKレーシングプラグ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
K&Nエアフィルター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
トラストEXマニ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	110000
JUN'Sマフラー	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	2	1	0	0	98000
JUN'Sラジエーター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	98000
JUNCPU	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
JUN'Sエアロ	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	2	2	200000
エスタスペシャルサスキット	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	3	0	200000
マインズSPL改	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	4	-2	0	0	320000
440ccインジェクターキット	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	230000
VXエアフィルター	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
サイレンスVXマフラー	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
VX-ROM	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
ダイレクトシフト	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	20000
マインズスタビライザー	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
マインズタイプVX タワーバー	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	18000
エスタスポーツリンクキット	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	10000
オーリンズ車高調整式ショック	0	1	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	200000
サーキットタイヤ	0	1	1	1	0	1	0	0	5	0	0	0	3	4	30000
ゼロヨンタイヤ	0	1	1	1	0	1	0	0	3	0	0	0	5	4	30000
IN264 EX264	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	36000
TD06SH-20Gタービン	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	5	-1	0	0	320000
TD06SH-25Gタービン	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4	-1	-4	0	0	320000
軽量クロモリ	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	-1	0	0	42000
GReddy8#プラグ	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
GReddy大容量インタークーラー	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
GREX10段オイルクーラー	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75000
OSツインプレートクラッチ	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
GReddyプロフェック	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	50000
ステンレスメッシュブレーキパッド	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38000
セラミックブレーキローター	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	42000
強化ブッシュ	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10000

TYPE-FD

表の見方

雨：RE雨宮　山：RS山本　ザ：ザウルス　高：高回転　ハ：ハンドル
J：JUN　ト：トライアル　マ：マインズ　中：中回転　グ：グリップ
ス：スプーン　さ：さだ　低：低回転　ブ：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
ハイトアジャスタブルサスキット	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	200000
AW-7 ホイール T78 タービン	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	150000
TD06SH-25G タービン	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	-1	0	0	320000
NGKレーシングプラグ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
RE雨宮プラグコード	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	10000
雨宮レスポンスクリーナー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
RE雨宮ヘッダータイプA EXマニ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	22000
RE雨宮パワーエキスパンダーEX	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
RE雨宮3層インタークーラー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
雨宮3層ラジエター	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	98000
RE雨宮ツインプレート クラッチ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
Redom MINI	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
ENDLESS ブレーキパッド	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
17インチ ブレーキローター	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	42000
RE雨宮スーパーレーシングLSD	1	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	3	0	100000
RE雨宮ADシリーズ エアロ	1	0	0	0	0	0	0	0	2	-1	0	0	2	1	200000
RE雨宮ザスタビ改	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	40000
D.STEERING	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	27000
RE雨宮 ストラットタワーバー	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	18000
GREXスポーツサスキット	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	200000
オーリンズ車高調整式キット	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	200000
GReddy8#プラグ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
湿式エアフィルター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
power EX 90 マフラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
OSツインプレートクラッチ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
ザウルCPU	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
GREX ブレーキパッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
VX-ROM	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
セラミックブレーキローター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	42000
arc調整式スタビライザー	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	40000
エスタスペシャルサスキット	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	3	0	200000
マインズタイプVX タワーバー	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	18000
サーキットタイヤ	1	0	1	0	0	1	0	0	5	0	0	0	3	4	30000
ゼロヨンタイヤ	1	0	1	0	0	1	0	0	3	0	0	0	5	4	30000
T78 タービン	1	0	1	0	0	1	0	0	0	5	-3	-5	0	0	320000
GReddy3層インタークーラー	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
GREX16段×2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75000
GReddy プロフェック	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	50000
ステンレスメッシュブレーキホース	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38000
強化ブッシュ	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10000
TYPE-FDエアロ	0	0	1	0	0	1	0	0	2	-1	0	0	2	1	200000

TYPE-80

表の見方

雨：ＲＥ雨宮　山：ＲＳ山本　ザ：ザウルス　高：高回転　ハ：ハンドル
Ｊ：ＪＵＮ　ト：トライアル　マ：マインズ　中：中回転　グ：グリップ
ス：スプーン　さ：さだ　低：低回転　ブ：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
GREXスポーツサスキット	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	200000
オーリンズ車高調整式キット	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	2	0	200000
T78 タービン	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	-3	-5	0	0	320000
GReddy8#プラグ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
湿式エアフィルター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
power EX 90 マフラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	98000
OSツインプレートクラッチ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
ザウルCPU	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
GReddyプロフェック	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	50000
GREXブレーキパッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
セラミックブレーキローター	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	42000
2ウェイLSD	0	0	1	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	3	0	100000
arc調整式スタビライザー	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	40000
強化ブッシュ	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	10000
TEIN車高調整式ショック	0	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	100000
F14K R6Kスプリング	0	0	0	1	0	0	0	0	-2	0	0	0	4	0	42000
F16K R12Kスプリング	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	42000
レイズ ホイール	0	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	150000
IN256 EX264	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	36000
IN264 EX272	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	36000
JUN'SH断面コンロッド	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	120000
T88-34Dタービン	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	-3	-5	0	0	320000
TD05H タービン x2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	5	-1	0	0	320000
550ccx6インジェクター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	230000
550ccx6+370ccx6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	230000
NGKレーシング プラグ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
K&Nエアフィルター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
GReddyステンレスEXマニ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	110000
JUN大容量ラジエター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	98000
JUNCPU	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
ENDLESSブレーキパッド	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20000
エスタスペシャルサスキット	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	3	0	200000
540ccインジェクターキット	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	230000
T88-33Dタービン	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	1	-3	0	0	320000
VXエアフィルター	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
サイレンスVXマフラー	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	2	0	0	98000
VX-ROM	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
マインズブレーキシステム	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	480000
マインズスタビライザー	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2	0	40000
マインズタイプVX タワーバー	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	18000
エスタスポーツリンクキット	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	10000
サーキットタイヤ	0	0	1	1	0	1	0	0	5	0	0	0	3	3	30000
ゼロヨンタイヤ	0	0	1	1	0	1	0	0	3	0	0	0	5	3	30000
GReddy大容量インタークーラー	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
GREX16段オイルクーラー	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75000
ステンレスメッシュブレーキホース	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38000
TYPE-80エアロ	0	0	1	1	0	1	0	0	3	-1	0	0	2	3	200000
鍛造ピストン	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	2	1	0	0	150000

TYPE-33

表の見方

雨：ＲＥ雨宮　山：ＲＳ山本　ザ：ザウルス
Ｊ：ＪＵＮ　ト：トライアル　マ：マインズ
ス：スプーン　さ：さだ　ハ：ハンドル
高：高回転　中：中回転　低：低回転
グ：グリップ　ブ：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
GREX 6 連ミッション	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	700000
パナスポーツホイール	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	150000
IN66 EX66 カムシャフト	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	42000
IN68 EX68 カムシャフト	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	36000
ヤマモトH断面コンロッド	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	120000
T88-33D タービン	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5	-1	0	0	320000
強化バルブスプリング	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	38000
大容量ポンプX 2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30000
ヤマモトステンレスタコ足	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	110000
ヤマモト80Φパイプ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	22000
90Φスポーツマフラー	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	98000
ヤマモト3層ラジエター	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	98000
OSトリプルプレートクラッチ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
アキュレート	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
軽量中空スタビライザー	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
GREXスポーツサスキット	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	200000
IN272 EX272	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	36000
ザウルスH断面コンロッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	120000
660ccx6+720ccx3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	230000
ザウルスステンレスタコ足	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	110000
power EX 90 マフラー	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	98000
OSツインプレートクラッチ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	50000
ザウルスCPU	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
GREX ブレーキパッド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	20000
arc調整式スタビライザー	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
JUN車高調整式ショック	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	100000
F10K R7K スプリング	0	0	0	1	0	0	0	0	-2	0	0	0	4	0	42000
ボルクレーシングホイール	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	150000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
IN272 EX280	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	36000
JUN'SH断面コンロッド	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	120000
NRR581 タービン	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	5	1	0	0	320000
JUNスーパーピストン	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	150000
700ccx5 インジェクター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	230000
JUNステンレスEXマニ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	110000
JUN等長パイプ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	22000
JUN'S90-120Φ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	98000
GReddy4層 インタークーラー	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	130000
ABC+GREX 16段	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	75000
JUN'S3層ラジエター	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	98000
JUNCPU	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
JUN'Sエアロ	0	0	0	1	0	0	0	0	2	-1	0	0	3	2	200000
クアンタムレーシングダンパー	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	100000
トライフォースゼルダ ホイール	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	3	0	150000
トライアルH断面コンロッド	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	120000
トライアルスポーツ タービン	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	4	-2	0	0	320000
840ccx6 インジェクター	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	230000
トライアルステンレスEXマニ	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	110000
トライアル等長パイプ	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	22000
トライフォースバズーカ	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	2	0	0	98000
ブリッツレーシング改	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
トライアル25段オイルクーラー	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	75000
3層アルミラジエター	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	98000
トライアルCPU	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
トライアルカーボンブレーキパッド	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	20000
トライフォースエアロ	0	0	0	0	1	0	0	0	2	-1	0	0	3	2	200000
エスタスペシャルサスキット	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	3	0	200000
LMエボリューションホイール	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	3	0	150000
スーパーカムシャフトショワー	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	36000
マインズカムギアカムプーリー	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	30000
マインズNタービン改	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	4	-2	0	0	320000
600ccインジェクターキット	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	230000
ビックキャパシティポンプ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	30000
VXエアフィルター	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
スーパーアウトレットPRO	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	20000
フロントパイプPRO	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	22000
サイレンスVXマフラー	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	2	0	0	98000
ツインスポーツクラッチ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	50000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
VX-ROM	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	1	0	0	98000
マインズブレーキシステム	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	480000
ダイレクトシフト	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	20000
マインズスタビライザー	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	40000
マインズタイプVX タワーバー	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2	0	18000
エスタスポーツリンクキット	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	10000
オーリンズ車高調整式キット	0	1	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	200000
F12K R10Kスプリング	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	42000
サーキットタイヤ	0	1	1	1	1	1	0	0	4	0	0	0	2	3	30000
ゼロヨンタイヤ	0	1	1	1	1	1	0	0	2	0	0	0	4	3	30000
メタルヘッドガスケット	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	25000
IN264 EX272	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	36000
スライド調整式カムプーリー	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	30000
T88-34Dタービン	0	1	1	1	0	0	0	0	0	4	-3	-5	0	0	320000
87Φ鍛造ピストン	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	150000
890ccx6インジェクター	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	230000
強化ブッシュ	0	1	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	10000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
大容量タイプオイルパン	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	42000
強化タイプオイルポンプ	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	68000
GReddy8#プラグ	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
NGKレーシングプラグ	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	4000
M'sハイパワークリーナー	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
湿式エアフィルター	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	-1	0	0	14000
GReddy3層インタークーラー	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	130000
GREX16段オイルクーラー	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	75000
OSクロスミッション	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	240000
GReddyプロフェック	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	50000
ENDLESSブレーキパッド	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	20000
ステンレスメッシュブレーキホース	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	38000
セラミックブレーキローター	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	42000
2ウェイLSD	0	1	1	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	3	0	100000
TYPE-33エアロ	0	1	1	0	0	1	0	0	2	-1	0	0	3	2	200000

表の見方

雨：ＲＥ雨宮　山：ＲＳ山本　ザ：ザウルス
Ｊ：ＪＵＮ　ト：トライアル　マ：マインズ
ス：スプーン　さ：さだ　ハ：ハンドル
高：高回転　中：中回転　低：低回転
グ：グリップ　ブ：ブレーキ

TYPE-86

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
KYB CLIMB GEAR	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	100000
F6kg R5kgスプリング	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	0	0	0	4	0	42000
F8kg R6kgスプリング	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	42000
サーキットタイヤ	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	3	3	30000
ゼロヨンタイヤ	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	5	3	30000
軽量アルミホイール	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	4	0	150000
メタル0.8mmガスケット	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	25000
IN256 EX264	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	2	0	0	36000
IN264 EX264	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	0	0	36000
スーパーチャージャーキット	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	4	-3	0	0	850000
強化バルブスプリング	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	38000
ハイコンプピストン	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	150000
フライホイール軽量加工	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	-1	0	0	42000
強化オイルポンプ	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	68000
レーシングプラグ	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	4000
7A流用ボアアップキット	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	3	0	0	645000
50Φ等長タコ足	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	0	0	110000
80Φステンレスマフラー	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	2	0	0	98000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
強化メタルクラッチ	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	50000
3速クロスミッション	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	200000
ラリー用クロスミッション	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	240000
SADAスポーツCPU	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	0	0	98000
KYB META G	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	20000
ステンレスメッシュブレーキホース	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38000
大型ローターブレーキローター	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	42000
4ピニLSD	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	0	0	0	3	0	100000
ショートストロークシフト	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	20000
中空スタビライザー	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	40000
36Φステアリング	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	27000
アルミタワーバー	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	18000
強化ブッシュ	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	10000
SADAエンジン	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	4	4	0	0	2000000
スペシャル3層インタークーラー	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	130000
3層レーシングラジエター	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	98000

TYPE-180

表の見方

雨：RE雨宮　J：JUN　ス：スプーン
山：RS山本　ト：トライアル　さ：さだ
ザ：ザウルス　マ：マインズ
高：高回転　中：中回転　低：低回転
ハ：ハンドル　グ：グリップ　ブ：ブレーキ

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
KYB BUZZ SPEC	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	100000
サーキットタイヤ	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	3	4	30000
ゼロヨンタイヤ	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	5	4	30000
1.2mmメタルガスケット	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	25000
IN254 EX264	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	2	0	0	36000
IN264 EX264	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	0	0	36000
H断面コンロッド	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	120000
シングルビックタービン	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	-3	-5	0	0	320000
ハイブリッドタービン	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	4	-1	0	0	320000
強化バルブスプリング	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	38000
鍛造 ピストン	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	150000
クロモリ鍛造フライホイール	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	-1	0	0	42000
660ccx4インジェクター	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	230000
レーシング8番プラグ	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	4000
ステンレスタコ足	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	0	0	110000
大容量前置インタークーラー	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	2	0	0	98000
大容量10段オイルクーラー	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	130000

商品名	雨	山	ザ	J	ト	マ	ス	さ	ハ	高	中	低	グ	ブ	値段
大容量3層ラジエター	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	98000
メタル合金ツインクラッチ	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	50000
3速クロスミッション	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	200000
スーパークロスミッション	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	240000
SADAスペシャルCPU	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	0	0	98000
KYB META G	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	20000
ステンレスメッシュブレーキホース	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	38000
セラミックローター	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	42000
ワンウェイLSD	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	0	0	0	3	0	100000
軽量中空スタビライザー	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	3	0	40000
カーボンタワーバー	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	2	0	18000
強化ブッシュ	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	10000
SADAエンジン	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	4	4	0	0	2000000
90Φステンレスマフラー	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	75000

SHOP

ショップ解説

チューニングショップはプレイヤーの心強い味方だ。
最強の二人三脚で表彰台を目指していこう。

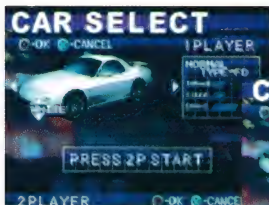
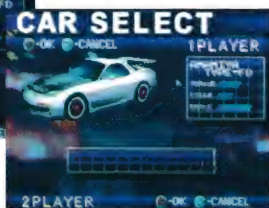
R·E雨宮 RE AMEMIYA

ストリートチューニングの時代からグランプリ参戦を果たす現在まで、今も昔もロータリーエンジン一筋のこだわりショップである。

セブン乗りのメッカ！

ロータリーエンジンのチューンにおいては全国にその名を轟かせているＲＥ雨宮は、RX-3の時代からロータリーエンジンを手がけており、未だに強いこだわりを持ち続けているショップだ。その蓄積された知識と技術はＧＴ選手権でおしみなく披露され、ロータリーファンの注目を集める。

チューンのみならず、独自のセンスのエアロパーツもファンの間で好評。RX-7ユーザーならぜひとも一度は行ってみたいものである。

⬅小さいボディに高い出力を持つＴＹＰＥ－ＦＤこそ、雨宮氏理想のマシンだ。

➡ロータリーチューン界の名匠の手にかかったマシンの力を刮目して見よ。

雨宮勇美

ロータリーエンジンをこよなく愛するＲＥ雨宮代表。小さくてパワーのある車を至上としつつ、見た目にもしっかりこだわる男なのだ。

●ゲームの中では……

ロータリーエンジン搭載車であるTYPE-FDの他に、TYPE-8Cのチューニングを担当する。取り扱うパーツ数は多くはないが、この2台にとっては中心的ショップになる。

また、デモカーのＲＥ雨宮モデルTYPE-FDの完成度は圧倒的に高く、プレイヤーのチューニングでは出せない程のパワーを持つ。さすが天下のＲＥ雨宮、見事な仕事である。

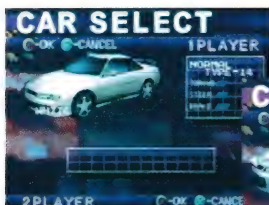
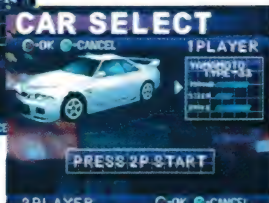
ADDRESS

（有）RE雨宮自動車
〒136−0074東京都
江東区東砂3−29−17

RS YAMAMOTO
FAST. HIGH QUAUTY RACING SPECIALIST

パーツの豊富さがウリのニッサン車専門店！　TYPE-14とTYPE-33のチューニングは山本さんにおまかせだ!!

本物の職人ショップ！

日産車を専門にチューニングしているＲＳ山本。主に人気のシルビアやGT-Rのチューンが有名だが、現在のVIPカーブーム以前からグロリア・セドリックのスペックに着目し、ブーストアップ仕様、タービンの交換に至るまで優れた実績を残している。もちろん、パーツのラインアップも、空力を調整するエアロからマシンの心臓部の器官を担うタービンキットに至るまで豊富。初心者でも気軽に訪れたい本物ショップだ。

⬅やはりTYPE-14ならRSヤマモトにおまかせしたいというものだ。

➡デモカーはTYPE-33。MAXスピードは300km/hを超える。

山本　豊史

本物指向の職人チューナー。世の走り屋たちからあまりにも絶大な信頼をおかれるため敷居が高いと言われるが、実際はそんなことはない。

●ゲームの中では……

扱っているパーツはTYPE-14とTYPE-33のみ。とにかくパーツの数が多く、この２台のマシンをチューニングする時には、ほとんどこのショップのもので事足りてしまう。ただしオリジナルパーツが比較的少ないため、パーツ統一ボーナスが得られにくいのは残念。最強を目指すならほかのショップとの兼ね合いも考えなくてはならないだろう。

ADDRESS

（有）RSヤマモト
〒352-0012
埼玉県新座市畑中3-2-8

GARAGE SAURUS

GARAGE SAURUS

ゼロヨンに関する知識ならどこにも負けない！　ゼロヨン＝ザウルスと敬愛を込めて呼ばれるその実力は、もはや全国区の知名度だ!!

ゼロヨンのザウルス！

ガレージザウルスと言えば、ゼロヨンのチューニングをメインに行っていることで有名だ。ド派手なピンクGT-RでRRCドラッグレースに参戦し数々の勝利を残すなど、その活躍はもはやただのチューニングショップの枠を超えていると言えるだろう。「林とっくり」の愛称で知られる林徳利（なるとし）氏。彼は全国のゼロヨンフリークの間で、まさにヒーロー的存在であり、全国からチューニング依頼のマシンが集まっている。

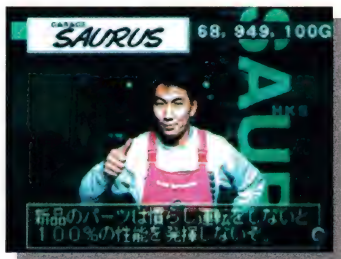
←多くのショップが得意としているTYPE-33も、ザウルス仕様はひと味違う。

➡デモカーはゼロヨン仕様のTYPE-33だ。その爆発力は驚異的。

林　徳利

ゼロヨン界のカリスマ的存在。自らマシンを操り、その絶妙なスタートと瞬間シフトなどのテクニックは、神業の域にまで達している。

ゲームの中では……

TYPE-8Cと隠しカー以外の６台という取り扱いマシンの数は、全ショップ中最も多い。やはりゼロヨン専門パーツラインアップの中心であり、ゼロヨン仕様車を造り上げる時には非常に頼もしい存在となるだろう。また意外と高回転でのトルクが優れたチューニングを得意としており、最高速にこだわった造りを目指す時にも重要なショップだ。

ADDRESS

ガレージザウルス
〒338-0825　埼玉県
浦和市下大久保1089-1

JUN AUTO MECHANIC
MACHINE SHOP
AUTO WORXS

JUN AUTO MECHANIC

「ないものは作る」そんな文明社会の原点のような発想が、とっても大きなショップを産み出した。作ることは楽しみです。

ないもの、あります

JUNオートは大きなチューニングショップで、エンジンスワップなど大がかりなチューンを充実した設備で行なってくれる。当然技術力は高く、GT選手権などの各種大会に参加している。

シルビアやスカイラインなどの日産車を中心にホンダ・マツダ車も手がけていて、今後ますます技術力を高めていきそうで目が離せない。

オリジナルパーツ制作にも定評があり、大抵の物は自前で作ってしまうというのも魅力的である。

⬅TYPE-SWには多数JUN製パーツが装着されることになるだろう。

➡とてもバランスのとれたチューンが施されているので苦手コースがないのだ。

小山　進

"クラフトマン小山"の異名を持つチューナー。「ないものは作ればいい」という持論は、実践されているからこそ説得力がある。

●ゲームの中では……

大型ショップで取り扱い車種が多く、特にTYPE-SWとTYPE-80はこのJUNをメインショップにしていきたい。オリジナルパーツも豊富なので、シナリオモード序盤は安くて壊れにくいものを集めてパーツボーナスを狙っていきたいところだ。TYPE-14とTYPE-33でもメインショップにしていけるので、最も出番が多いのではないだろうか。

ADDRESS

(株)ジュンオートメカニック
〒358—0032埼玉県入間市狭山ヶ原字松原102—1

SPOON SPORTS

RE雨宮がロータリー車ならSPOONはホンダ車にこだわる。だがこだわりだけではなく、チューニングを広める活動も行っている。

ホンダ車の名にかけて

SPOONはホンダ車メインのショップだ。そのためホンダ車にかけては非常に優れた技術とデータを持つ。当然ホンダ車のオリジナルパーツも豊富かつバラエティーにそろえてあり、多様なチューニングを楽しむことができる。

最近ではホンダエンジンの素晴しさやチューンに関する知識を広めるために「エンジン教室」を開き、エンジンオーバーホールの手順などの手ほどきをするなど、ユーザーとの交流を深めている。

➡SPOONが取り扱うのはこのTYPE-EKだけ。1台だけなのは残念。

➡エンジンパワーが強力にアップした。「走る社長」モデルの塗装もグッド。

市嶋　樹

"やあ、おはよう"と声をかけてくれる気さくな彼も、チューンに関してはその意義について強い主張を持つ。「走る社長」は伊達ではない。

●ゲームの中では……

TYPE-EK1車種だけだがパーツ種類はとても多く、それらすべてが装着されるので、パーツボーナスによって素晴らしい性能になる。隠しショップの「さだ」を除けば唯一エンジンの乗せ替えをしてくれるなどのこだわりの徹底ぶりはダントツである。市嶋氏の理念に従って確実なチューニングを心掛けていけば、必ずいいマシンになるはずだ。

ADDRESS

(株) スプーン
〒167−0051東京都
杉並区荻窪5−2−8

TRIAL

TRIAL

「老舗中の老舗」この言葉が最も ふさわしいチューニングショップだ。その卓越した技術は他のショップに勝るとも劣らない。

パワーのトライアル！

関西圏では老舗として親しまれているトライアル。古くはL型チューンでその名を業界に知らしめていた。最近では日産スカイラインGT-Rにシャコタンと、さらに機能を追及したエアロパーツを同時にセッティングしたデモカーが人気を集めている。もちろんボディにはトライアルのロゴがビシッと入っている。また、パーツ売り場ではいつもかわいい女の子が応対してくれるので、一人身のさみしい野郎にはうれしい限りだ。

⬅TYPE-8Cをチューンしてくれるのは R E 雨宮と、このトライアルしかない。

➡オリジナルデモカーはTYPE-33。MAXスピードは318km/hを誇る。

牧原　道夫

関西チューニング界ではこの人ありとうたわれる程のベテランチューナーだ。関西人らしくノリのいいあっけらかんとした性格をしている。

●ゲームの中では……

扱っているマシンはTYPE-8CとTYPE-33の2車種とかなり少ない。しかも前者にはRE雨宮というロータリーエンジン専門店があるので、メインのショップとして使う時は後者に限られてくるだろう。

このように選びにくいショップではあるが、看板マシンの実力はピカイチだ。その実力は隠しカーに勝るとも劣らない実力を秘めている。

ADDRESS

(株) トライアル
〒591-8014
大阪府堺市八下北3-55

MOTOR SPORTS CREATOR MiNE'S

MINE'S

エンジン・サス・ボディ……。すべてにおいてバランスのよくとれたトータルパッケージを目指す、実力派チューニングショップだ！

ロムチューンのマインズ

VX-ROMのコンピューターチューニングで名を馳せているマインズ。むやみなパワーアップよりも、ピックアップ・乗りやすさなどのトータルバランスを追求したスマートなチューン路線を突き進んでいる。もちろんオリジナルパーツは機能的かつ高性能で、マフラーなどの排気系はもとよりダウンフォースのためのエアロパーツはなんとカーボンを利用している。その技術を結集したデモカーは、筑波サーキットで１分を切る実力だ。

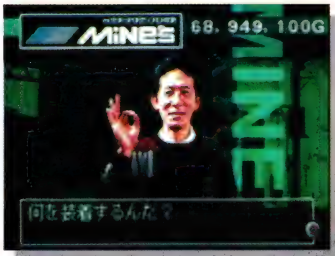
⬅取り扱っている店が少ないTYPE-80にとって、マインズは重宝する。

➡純白のボディが眩しい。TYPE-33をオリジナルデモカーとしている。

新倉　通蔵

トータルバランスを重視したマシンチューニングは、彼の理論に基づいたポリシーによるところが大きい。その腕はもちろん超一流だ。

●ゲームの中では……

軽量級から重量級まで幅広くチューニングを行ってくれる。しかしどちらかと言うと重量級のほうが得意のようだ。部品によっては取り扱いが少ないものもあるが、オリジナルパーツの数はなかなかであり、トップクラスの性能を誇っている。特にタービンやボディなどのチューンには積極的に利用していきたいものである。もちろんロムチューンも得意だ。

ADDRESS

（株）マインズウェイブ
〒238-0315　神奈川県横須賀市林5-7-25

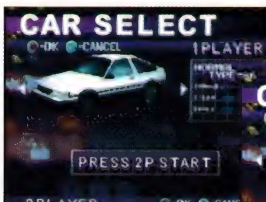
車工房さだ

SADA CAR STUDIO

往年の名車を最強にチューンアップしてくれる夢と奇跡のショップ。TYPE-86とTYPE180はどこまで速くなれるのか？

サーキット下克上物語

「さだ」は趣味と実益を兼ねたチューンショップである。まるで商売気がない素振りとは裏腹に、並んでいるオリジナルパーツはどれもべらぼうな高性能を誇る。特に正体不明のＳＡＤＡエンジンは非力なTYPE-86とTYPE-180を別物に変える。夢と現実が入り乱れる魅惑の「さだ」ショップワールドをぜひ君も体感してほしい。

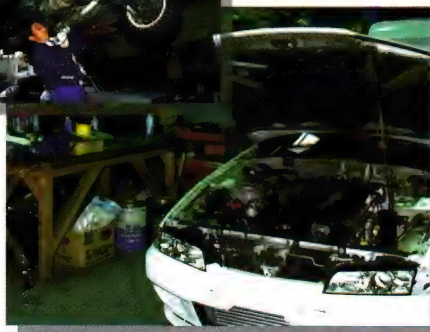
←TYPE-86。これが300km/hフラットを叩き出すことになるとは……。

➡脅威のSADAエンジンで爆発的なパワーを得ると俄然面白くなるぞ。

力強いガッツポーズで出迎えてくれる天才チューナー。扱うほとんどのパーツを自作し、最後にはエンジンまで作ってしまった恐るべき技術力がウリである。その素性はまったく不明、本人の名前もショップの所在も明かされていない。

最良のショップはどこだ？

それぞれチューニングショップは車種によって得意分野がまったく違う。しかし、その得意分野でマシンのポテンシャルを最も引き出しているのはどこだろうか？　それを検証してみよう。

結論としては、隠しショップである「さだ」が最強であることは間違いない。ライトウェイトスポーツであるTYPE-86の性能を、エンジンスワップにより大排気量車であるTYPE-FDさえも凌駕するパワーマシンに変身させてくれる。同じ理由でTYPE-EK専門の「スプーン」もポイントが高い。デモカーを見ると、TYPE-FDのチューンで『RE雨宮』がその性能を飛躍的に引き出している。

←各ショップのチューンは、まさに神業といえる。

かっとび研究レポート

初めてでも良くわかるドリフト講座

いきなり“ここはドリフトで曲がれ”といわれてもできなくて当たり前。ここはひとつ基本から勉強してみませんか？

自力でスピンすると開ける世界

スピンとドリフトはどちらもマシンが滑っていることには変わりはなく、制御できているかいないかの違いしかない。だからドリフトをマスターするならまずスピンを自力で出すことから始めるとわかりやすい。

まずはコーナリング最中にブレーキを踏んで、わざと態勢を崩してみよう。そして立て直そうとせず、逆にきれいに1回転させてみよう。これを繰り返しているとどんな感じでブレーキを踏むと滑るのか、どれだけステアを切ると回転するのかがわかってくるはず。そうすればしめたもので、ドリフトはもう半分できたようなものである。

←美しいスピンは芸術的でさえある。魅せる技だ。

ブレーキングドリフト完成！

右コーナーを右に曲がっている時にブレーキを踏むと、車体は右に回転しようとする。そこで右に回転しそうな時に左にステアを切ると、マシンは再び安定を取り戻すことができる。このとき左に切りすぎると左に回転してしまう。だからちょうどいい加減でステアを切り戻す感覚を練習してつかむと、自由自在に「滑る」「立ち直る」というふたつの動作ができるようになる。

これがブレーキングドリフトというドリフト走行の型である。まずはこれを完全にマスターし、マシンが滑った状態になっても慌てることなく対処できるようになってほしい。

←コントロール技術を磨いて攻撃的な走りを！

CIRCUIT

サーキット攻略

戦いのステージは全10種。各コースの要所を押さえて勝つための走りをものにしてほしい。

AMAGI TECHNICAL CIRCUIT

天城テクニカルサーキット

LENGTH 3,295 KM

初心者お断りの難関ステージだ！

コーナーに次ぐコーナーで目が回りそうになる。そのコーナー群のほとんどにおいて、速度の微調整が要求される。

目標タイム	
Class A	00' 40" 064
Class B	00' 41" 000
Class C	00' 43" 645

SAMPLE CAR

旋回能力の高いこのマシンでさえも、減速なしでいけるコーナーは、ふたつしかない。当然ドリフトテクも必要だ。

TORQUE
STEER
BRAKE

START

MAX 260Km/h

CHECK POINT 1

CHECK POINT 2

MAX 250Km/h

CHECK POINT 3

目標通過タイム

CHECK POINT 1	00' 04" 022
CHECK POINT 2	00' 09" 860
CHECK POINT 3	00' 22" 125
CHECK POINT 4	00' 33" 607
CHECK POINT 5	00' 37" 024

WINTER

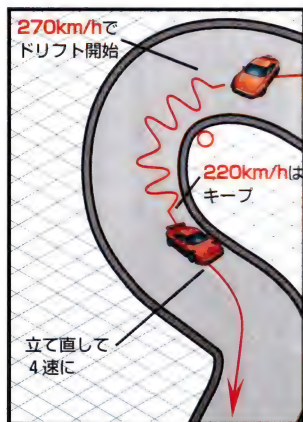
Genki Genki Genki Genki

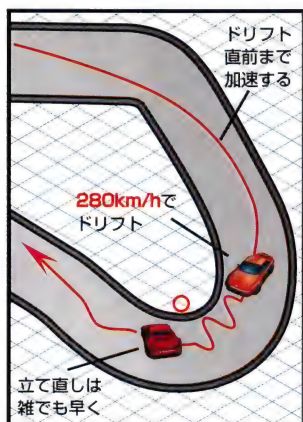
Speed & Charge

Check Point Tactics

↑二周目以降はもっとインに入り込む。芝を踏んで250km/h位に調節しよう。

Check Point 1

1周目はクリッピングポイントを意識しながら4速で曲がり、コーナーを抜けたところで5速に上げると良い。2周目以降は減速も兼ねて芝を踏むようにインを攻めよう。

Check Point 2

ここが前半の勝負どころである。ここで失敗すると後は総崩れになるので慎重にいきたい。まず、5速のスピードをドリフトで持ち込みつつ、インをキープする。アウトに膨らんでしまうと次のS字がきついので確実にマシンを左サイドに寄せねばならない。S字は4速に落として入ろう。

Check Point 3

難所を抜け、気持ちよく加速してきた矢先の急カーブ。このカーブは角度が2段階に変わるのだが、1段階目だけをドリフトで曲がり、2段階目のカーブ中に広い道幅を利用して、態勢を立て直してしまおう。次が長い直線なので、少しでも早く加速する態勢を作ることが重要である。

FIRST DRIFT

↑道幅が広く角度も手ごろで、ドリフト練習に最適だ。

CHARGE IT!

↑突き刺すようにインを襲う。突撃！

GRIP&DRIFT

➡ドリフトが苦手ならばこちらを選ぼう。

VS

⬅短いドリフトで素速く立て直せば大差はない。

SIDE WINDER

180～200km/hはキープ
230km/hでドリフト
加速し4速に
160km/h以上はほしい
1.ブレーキ
2.シフトダウン
3.ステアリング
の順で
大まわり厳禁

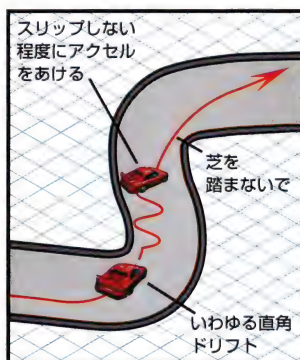
Check Point 4

初めの左は甘めに切って芝を踏んでしまっても、次のヘアピン突入は3速まで落とすので、気にしなくていい。立て直した後は4速200km/h以上まで上げて右に寄る。

SNAKE'S TAIL

⬆ここまでノーミスできていても、いける！　と思った瞬間ミスが出るのが人の常。気を抜くな！

Check Point 5

このS字は最初の左カーブを4速ドリフトでインを突き、立て直しの動作も兼ねて右へ切り返そう。グリップさえ取り戻せば、その時点で加速を開始できるので、S字出口で200km/h以上は出る。後は直線を駆け抜けるだけだ。

TOTAL REVIEW

テクニカルと呼ばれるのは伊達ではなく、ビギナーレベルではトップギアを使うチャンスさえないだろう。どれだけ走り込んだ者でも1ミスで取り返しがつかなくなってしまうので、この天城テクニカルサーキットが使用されるスーパーバトルカップは優勝が難しい。

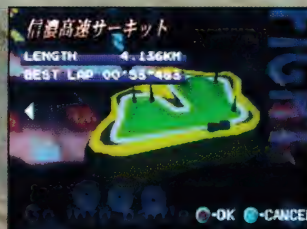
攻略のポイントはまずスピードを常に把握しておき、いつでも調節できるようにしておくことである。そこでブレーキのセッティングが重要となってくる。他ではあまり必要がないからといって、チェックを怠っていると痛い目にあうだろう。君のマシンは大丈夫かな？

Bestshot

⬆ガード前のS字カーブ入り口をうまく攻めた。200km/hオーバーでここが抜けられたら、晴れて上級者の仲間入りだ。

SHINANO TECHNICAL HIGH SPEED CIRCUIT

信濃高速サーキット

●LENGTH 4,136 KM

ゼロヨンだけじゃもったいない どこまで伸びるか最高速！

大きなヘアピンカーブがあるものの、千歳サーキットと双璧をなす高速サーキットだ。全長は千歳よりも短く、シンプルな作りでテンポよく一周が終わるので、タイムアタックを始めるとなかなかやめられなくなる。

目標タイム

Class A	00' 41" 000
Class B	00' 43" 262
Class C	00' 50" 111

CHECK POINT 6

START

CHECK POINT 3

MAX 280Km/h

CHECK POINT 5

CHECK POINT 4

SAMPLE CAR TYPE-80

やはり高速ステージは最高速性能の高いマシンで走りたい。ヘアピンで290km/hドリフトを決めよう！

TORQUE
STEER
BRAKE

目標通過タイム

CHECK POINT 1	00’ 05” 574
CHECK POINT 2	00’ 12” 461
CHECK POINT 3	00’ 20” 935
CHECK POINT 4	00’ 25” 777
CHECK POINT 5	00’ 31” 251
CHECK POINT 6	00’ 37” 866

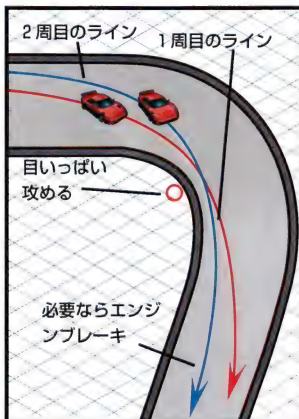
MAX 340Km/h

MAX 320Km/h

MAX 320Km/h

SUMMER

Speed & Charge

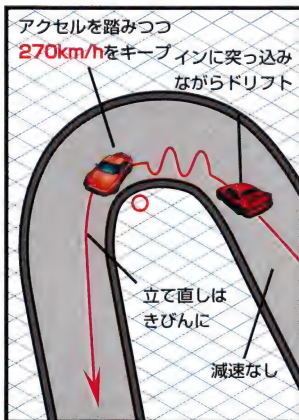
Check Point Tactics

Check Point 1

ヘアピンを除けば、最もきついのがこの第一コーナーである。1周目は加速重視で、可能な限り直進してからコーナーに入り、2周目以降はぎりぎりまで左によってアウトインアウトを減速なしで決めたい。もちろん、アウトに膨らむくらいならインの芝を踏むほうが望ましい。

⬆最大の敵はプレッシャーを与えてくるスピードである。弱気は禁物。

Check Point 2

最高速でくる2周目でも普通に通過できる面白味のないコーナーである。大ヘアピンカーブまでの助走距離だと考えておこう。マシンの速さにびびってミスしないように。

Check Point 3

信濃名物というべき大ヘアピンカーブは、侵入速度のせいもあって実に迫力がある。チューンされたTYPE-80の繰り出すドリフトは、迫力のみならず速さにおいても他の追従を許さない。ここがうまく決まれば最速タイムに一歩前進したといってもよい。道幅は広く、難しくはないぞ。

SELF SHADOW

PANORAMAGIC

NO IMPRESSION

⬇ここでしっかり速度を上げよう。ゴール付近で最高速に戻るぞ。

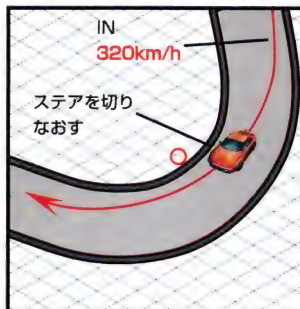
TAKE IT EASY

⬆常に攻めの走りを展開することは、最速を目指す男の鉄則だ。

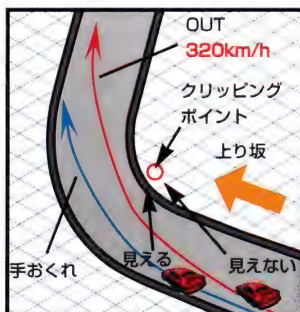
FROM BLUE

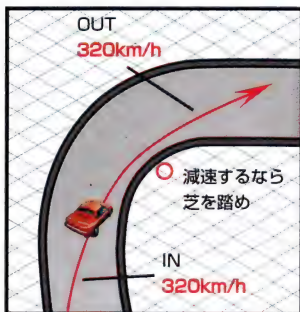
⬅青い垂れ幕からインに。見通しもよいので簡単だ。

Check Point 4

大きくて緩いカーブだから、大ヘアピンで落ちたスピードを取り戻すためにもここはインに張りついて、アクセルは踏み続けよう。速度が落ちているせいか、ここではミスが滅多に起きない。

Check Point 5

最高速近くまで速度がだいぶ戻ってきている途中なのでどうしてもアクセルを離すことをためらいがちになる。

どうせ最高速でくることはないのだから、多少の減速は許容範囲と考えたいものだ。

Check Point 6

千歳サーキットの最終コーナーに似ているが看板がない。そこでインに入るタイミングは、左サイドの青白の垂れ幕を目安にするといいだろう。後はアウトインアウトでフィニッシュを決めてゴールだ。

TOTAL REVIEW

ヘアピンの存在を除けば千歳サーキットよりも簡単である。そのせいか上級者になると少し物足りなさを感じてしまうかもしれない。しかし初・中級者の技術向上のためには欠かせないステージである。

しかし信濃高速サーキットの最大のウリは、やはり大ヘアピンカーブである。これを最高速のドリフトでまわるよりも気持ちのいい所はない。ドライバーズアイでプレイすれば、それは何倍にもなるだろう。

難所と呼べる所がないので、タイムアタックが今いち盛り上がらないが、対戦用コースとしては手ごろだ。

Bestshot

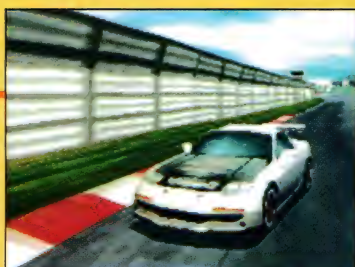
⬆最終コーナーの奥に上ぼり坂が見える。起伏に富んだステージであることがよくわかるが、あまり実感できなくもある。

ISE CIRCUIT

伊勢サーキット

●LENGTH 5,975 KM

タフな中高速サーキットだ！

コーナーから続く直線が比較的長いため、１度ライン取りを失敗すると大きなタイムロスとなる。ミスの全く許されないコースだ。

目標タイム	
Class A	01' 08" 346
Class B	01' 09" 126
Class C	01' 11" 929

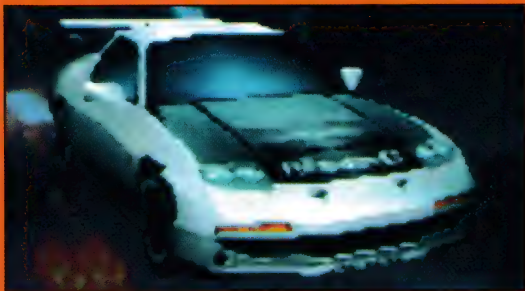
CHECK POINT 7

CHECK POINT 1

MAX 298Km/h

START

CHECK POINT 2

MAX 302Km/h

SAMPLE CAR TYPE-FD

ＲＥ雨宮が誇るTYPE-FD最速のデモカー。ほどよいハンドリング性能とグリップ力でドリフトを堪能できる。

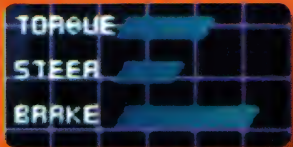
TORQUE
STEER
BRAKE

MAX 298Km/h

CHECK POINT 5

CHECK POINT6

MAX 298Km/h

CHECK POINT 4

CHECK POINT 3

目標通過タイム

CHECK POINT 1	00' 10" 206
CHECK POINT 2	00' 16" 306
CHECK POINT 3	00' 23" 548
CHECK POINT 4	00' 29" 689
CHECK POINT 5	00' 35" 462
CHECK POINT 6	00' 52" 638
CHECK POINT 7	00' 04" 631

Speed & Charge

Check Point Tactics

⬆余計なドリフトは大きなタイムロスとなる。あくまでグリップ走行が基本。

Check Point 1

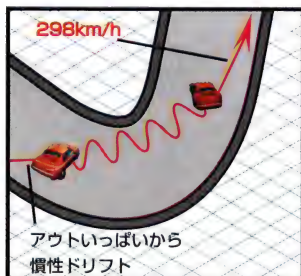
ややアウトからコーナーに進入し、インベタでクリアしていく。出口でセンターを捕えて、次の高速コーナーへと備えておこう。意外にタイム差が出る所だ。

Check Point 2

⬆このマシンにとって芝は地獄の釜と一緒だ。１周は生殺し確定。

右ー左ー右と続く高速コーナー。インをカットしていくことができればベストだが、いくぶん余裕をもって走っても、それほどのロスにはならない。テンポ良く攻めよう。

Check Point 3

ほかのマシンで攻めている時は、しっかりとした減速が必要となるコーナーだが、このマシンならば全開で抜けることができる。慣性ドリフトを利用するのがポイントだ。

Check Point 4

⬆アウトからではなく、センターから進入した方がタイムは縮まる。

TYPE-SWに代表されるヘビーウエイトマシンならば、アウト・イン・アウトが基本。だが旋回性能のいいこのマシンならばセンターからスムーズに抜けることが可能。

INSIDE

⬅縁石をカットするといいが、芝を踏まぬよう注意。

RHYTHM

⬅あえてここまで攻める必要もない。

SLIDER

➡うまくテールをスライドさせよう。

CUTTING EDGE

⬅無理にアウトへ寄る必要はない。無駄な動きは禁物。

SMOOTH DRIFT

⬆このあたりから慣性ドリフトに入る。挙動に制限がかかるぞ。

HAIR-PIN

⬆ブレーキングドリフト発動だ！

GOING MY WAY

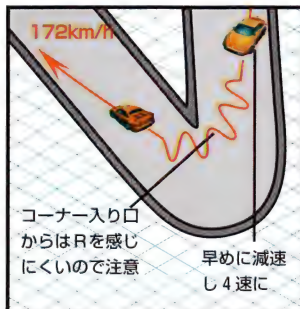
⬅このマシンならば強引に全開で走ることができる。

Check Point 5

コーナー進入前に車体をややアウト寄りに持っていき、荷重移動によって慣性ドリフトを起こす。このテクニックを使えば300km/h近いスピードでコーナーを抜けることが可能。このマシンならでは。

⬆直線や立ち上がりのスピードはほかのマシンに１歩譲るが、コーナーリングでは圧倒的に速い。TYPE-FDの特性を有効に利用していこう。

Check Point 6

このヘアピンの抜け方次第で、全体のタイムが大きく変わってくる。アウトいっぱいから3速に落とし、ブレーキングドリフトを使ってクリアしよう。パワーのあるマシンなら芝を強引にカットできる。

Check Point 7

ほかのマシンならば減速が必要になるこのコーナーも、インからスライドさせてクリアすることが可能だ。ラストの高速コーナーを考え、クリアしたあとは外にマシンを移動させておくと、なお良い。

TOTAL REVIEW

ストレートの占める割合が、ほかのコースと比べて長いため、最高速に勝るマシンの方が有利だろう。しかしコーナーのクリアひとつで、低パワーのマシンでも太刀打ちすることができるコースでもある。TYPE-FDによるこの攻略はその典型といえるだろう。純粋なタイム勝負でTYPE-33やTYPE-80などのヘビーなパワーを持つマシンに一歩譲るものの、対戦ではコーナーに対するレスポンスの違いで、互角以上の走りができる。ＦＲマシンの専売特許と言える高速ドリフトを使えるので、相手のド肝を抜こう。

Bestshot

⬆TYPE-33などのパワーのあるマシンならば、１分６秒台も狙える。その場合はグリップ走行が基本となる。

CHITOSE CIRCUIT

千歳サーキット

LENGTH　4,210　KM

気軽に走れるありたがいステージ

おそらく最初のうちによく走るのがこの千歳サーキットだろう。直線部分も多いし急なカーブも特にないので、最もノーミスで完走しやすいからだ。細かい仕掛けもいくつかあり、上級者でも楽しめるぞ。

目標通過タイム

CHECK POINT 1	00' 05" 852
CHECK POINT 2	00' 14" 225
CHECK POINT 3	00' 21" 036
CHECK POINT 4	00' 30" 944
CHECK POINT 5	00' 40" 021

START

MAX 290Km/h

CHECK POINT 4

MAX 280Km/h

ならし運転ならぜひ千歳へ！

新品のパーツはならし運転が必要だ。しかし、難しいコースを走ってパーツを逆に消耗させてしまっては意味がない。その点この千歳サーキットなら心配ない。

SAMPLE CAR TYPE-14

スタンダードなマシンでシンプルステージを走ることで、ドライビングの基礎を再確認するのも良いことだ。

TORQUE
STEER
BRAKE

目標タイム	
Class A	00' 39" 774
Class B	00' 41" 691
Class C	00' 48" 667

CHECK POINT 1

MAX 320Km/h

CHECK POINT 2

WINTER

CHECK POINT 3

MAX 280Km/h

Speed & Charge

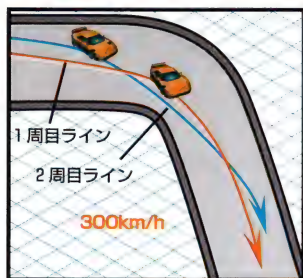
Check Point Tactics

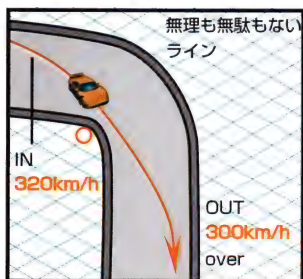
Check Point 1

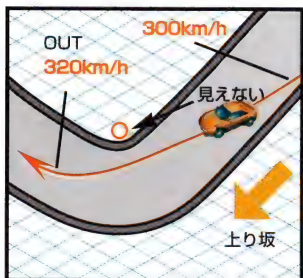
1周目はまったく問題ない。しかし2周目は当然最高速で突入するわけだから、そうはいかない。このコースは一度もアクセルを離さずに走るので、ライン取りが命綱である。

無理も無駄もないライン

IN
320km/h

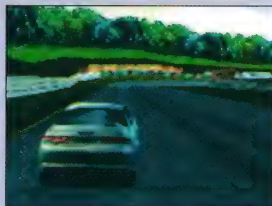
OUT
300km/h
over

Check Point 2

角度的には大したことはないが、道幅が狭いので神経を使う。ほとんどミスは出ないということを考えると、わずかな減速が致命傷になるので、雑なコーナリングは禁物だ。

Check Point 3

坂の上にコーナーがあるために、クリッピングポイントが見えない。コーナーが見えてからステアを切ったのでは遅いので、坂を斜めに上るという風に理解しておくと良い。

マシンチェックもおまかせ

シナリオモードでマシンをチューンしていく場合、エンジン性能はショップのシャーシダイナモで計ることができるが、足まわりやブレーキなどのパーツに関しては実際に走らせてみなくてはわからない。もちろんそんな時は迷わず千歳サーキットに直行だ。急激な制動テストをしてもぶつかる物はないし、エンジンの性能曲線だけではわからない最高速もチェックできるぞ。

DUAL CORNER

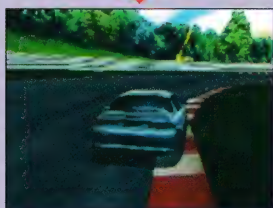
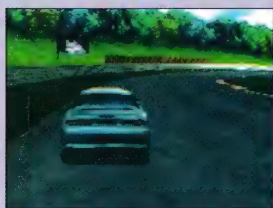
⬆上が第一で下が第三コーナー。よく似ているため、何周もしていくと第一か第二かわからなくなる。

IMPULSE

←ここだとステアを切っても手遅れだ。

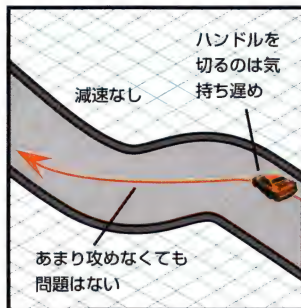
←ここから斜めに坂を上っていくのだ。

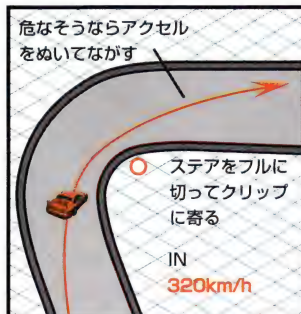
THE FOOL

↑適当に真ん中を走ったりせずに常に緊張感をもって走ろう。最高速を侮らない方が良い。

LADY SMILE

↑左側の看板がポイントだ。もう少し近づいて顔が見えたら一気に右へ突っ込むのだ。

Check Point 4

長い直線の中にアクセントとして存在するシケインだ。単独走行時は何でもないが、他車が走っているときは窮屈でアクシデントが起きやすい。下り坂の後なので、スピードが乗っていることも忘れずに。

Check Point 5

最終コーナーの目印は左手の看板だ。この看板に描かれている女性の顔がはっきり見えたところからインに切れ込むとベストタイミングだ。角度はそれほどでもないので、意外とすんなり曲がれるぞ。

敵車の抜き方

千歳サーキットは高速で狭いコースを走り続けるめ、スーパーチャレンジカップのように敵車と一緒に走る時はどうしても道がふさがることがある。そんな時には無理やりにでもインに入り込み、敵車をコースの外側にはじき出すようにチャージをかけてやろう。たとえ自分のラインがアウトサイド側だったとしても、絶対にアウトへはいかないように。何しろ敵車も容赦なくチャージをかけてくるからだ。レースは戦いなのだ。

TOTAL REVIEW

結局一番多く走ることになるコースは、ここなのではないだろうか。ならし走行にマシンチェックなど本来とは違った使い道も多いが、本気で走ってみても完全に全速力で回れるので大変気持ちがいい。

タイムアタックにしても常に最高速でノーミスを要求されるわけだから大変緊張感があり、ただの初心者用コースなどと一口ではすまされないほど優秀なサーキットである。

2人対戦をおこなう場合でも、パターンを覚えやすいので知識的ハンデがつきにく、友達を集めて遊ぶ時にも大活躍する。

Bestshot

↑最高速を維持するためにはマシンの性質をしっかり把握していなければならない。タイムアタックは特に難しいぞ。

SHINANO ZERO-400M COURSE

信濃ゼロヨンコース

●LENGTH 0,400 KM

単純明快ゼロヨンバトル！

マシンの性能はもちろん、ドライバーのテクニックが重要となるのが、このゼロヨンコースだ！

ZERO-400m COURSE

CHECK POINT

RAIN

目標タイム

Class A	00' 07" 929
Class B	00' 08" 264
Class C	00' 08" 928

SAMPLE CAR TYPE-33

チューン可能なマシンでは最高の加速力を誇る、TYPE-33。余分なパーツは捨て、トライアル部品で統一した。

TORQUE
STEER
BRAKE

Check Point Tactics

Check Point 1

ゼロヨンで最も重要となる要素はスタートだろう。このタイミングだけで、0.5秒位は簡単に差が出てしまう。

また、高回転のトルクを利用して５速まででシフトチェンジを止めておくといい。

⬆ＣＰＵライバルカーのスタートは、かなり上手い。最初のうちはこれを目安として練習するといいだろう。すべてはアクセルタイミングひとつだ。

⬆マニュアルの場合、シフトチェンジをすると必ずホイルスピンが起きる。パワーに乏しいマシンの場合は、スリップが絶対に起こらないシフトをオートにするとタイムが伸びることもある。覚えておくとように。

KAGA CIRCUIT

加賀サーキット

LENGTH 3,934 KM

CHECK POINT 4

MAX 250Km/h

START

MAX 270Km/h

CHECK POINT 3

目標タイム	
Class A	00' 48" 052
Class B	00' 48" 945
Class C	00' 51" 000

待ち受ける加賀四天王を叩きつぶせ！

まるで関所のように待ち構える4つの難所。これが加賀サーキットの特徴だ。直線が多くて走りやすそう、などと軽い気持ちで走ってみると、四天王とでも呼ぶべきその難関に酷い目にあわされてしまうだろう。

SAMPLE CAR TYPE-FD

直線の伸びはいまひとつだが、運動性とドリフトの安定性の良いTYPE-FDで四天王攻略のポイントをつかみたい。

TORQUE
STEER
BRAKE

CHECK POINT 1

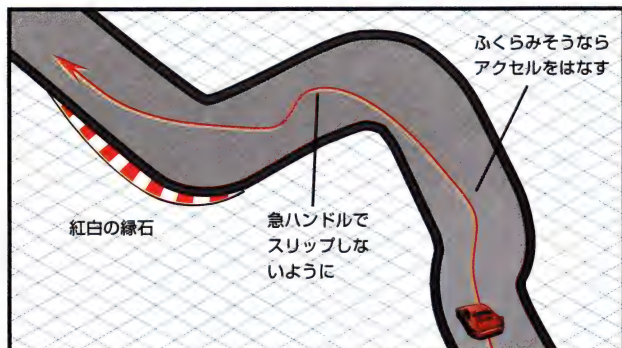
MAX 260Km/h

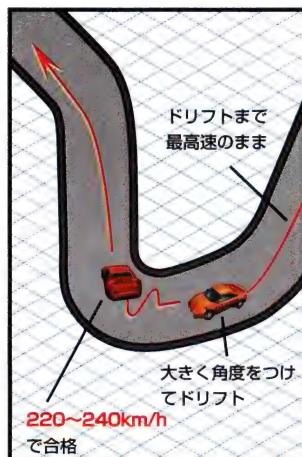
MAX 250Km/h

CHECK POINT 2

目標通過タイム

CHECK POINT 1	00' 11" 007
CHECK POINT 2	00' 21" 501
CHECK POINT 3	00' 33" 652
CHECK POINT 4	00' 42" 753

Speed & Charge
Check Point Tactics

Check Point 1

最高速で第一の難所に挑む。まず右側に紅白の縁石が見えてくるので、その縁石の先頭にぎりぎり近づき、そこから一気にステアを切ればうまくインを突ける。誤差はアクセルワークでフォローしよう。

コーナリングの後は当然車体が右側に流れているはずなので、すぐ左側に寄って次の左カーブに備えられれば完璧。

左カーブはフルスロットルでのアウトインアウトでＯＫ。もし膨らんで黄色の斜線部分に乗るようなら、アクセルを離して体勢維持を優先する。

Check Point 2

ここは5速ドリフトでいくのだが、狭い上に先が見えなくなっているので、初めは壁に激突を繰り返すことになるだろう。早めにドリフト姿勢を作りインに寄っていき、その途中で完全に横滑り体勢に入り、狭い出口から外が見えたら立て直す。上達してきたら、少しずつドリフト姿勢に入るのを遅くしていこう。

FIRST ATTACK

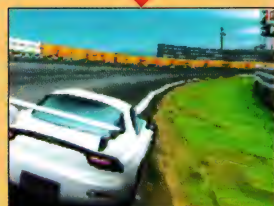
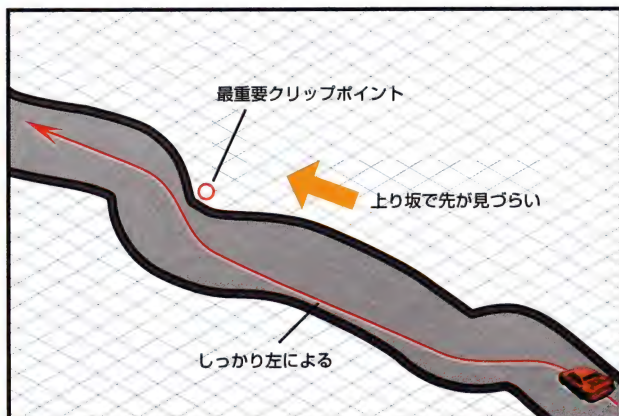
ぎりぎりではなく少し余裕があるのがポイント

HIDEN EXIT

SONIC VISION

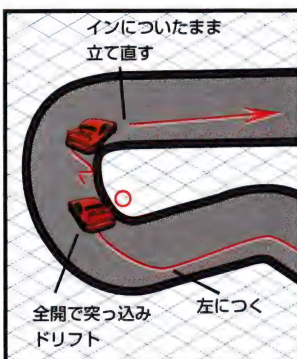
⬆最高速走行での攻めは紙一重の見切りに近い。

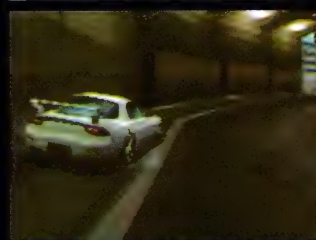
FINAL GARDER

⬆この辺りからすでにインを意識しておかないと手後れになる。

⬆奥に黄色いガードが見えたら、その時点でドリフトスタート！

Check Point 3

シケインとS字は距離的にはかなりあるのだが、最高速と上り坂のブラインド効果のせいで意外なほど近く感じるので注意が必要だ。おまけにS字の両側が壁になっていて見通しが悪いので、余裕のあるラインを取っておこう。

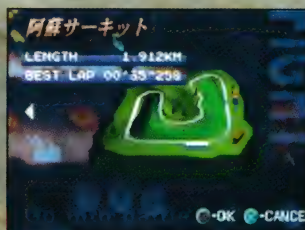
Check Point 4

クリッピングポイントへはフルスロットルで突っ込み、そこからドリフトをかける。テールを大きく振り、ラストの直線と進行方向を合わせせつつ早めに立て直し、ドリフト時間を極力縮めよう。最後の直線を最大限に生かすのだ。

TOTAL REVIEW

中級者向けとしては少々難易度が高いのではないか。コースを覚えれば何とかなるというものでもなく、とくに繰り返し練習が必要なトンネルカーブや最後のすり鉢ヘアピンなどは上級者でもタイムアタック時にはミスしやすい。とはいえ難所というものは、きれいにまわれるようになればなるほど逆に爽快感が味わえるものであるし、レース時には他車を抜くチャンスにもなる。加賀サーキットで2P対戦をやるとしたら、勝負どころが4ヵ所ともう決まっているから、そこでの仕掛け合いがとても白熱すること間違いなしだ。

⬆幾度となく行く手を阻むトンネル出口。それでも男達は最速を求めて挑み続けるのだ。勝利者達の雄叫びが聞こえるか？

ASO CIRCUIT

阿蘇サーキット

●LENGTH 1,912 KM

意外や意外、低速サーキットだ！

一見するとストレートが多く、高速サーキットのように見えるが、実は急カーブの多い低速サーキット。長く見えるストレートも距離が短く、スピードがのらない。タイトなコーナーをいかに抜けるかが問題だ。

目標タイム

Class A	00' 27" 816
Class B	00' 29" 336
Class C	00' 30" 445

目標通過タイム

CHECK POINT 1	00' 05" 235
CHECK POINT 2	00' 10" 135
CHECK POINT 3	00' 14" 450
CHECK POINT 4	00' 18" 480
CHECK POINT 5	00' 21" 327
CHECK POINT 6	00' 26" 221

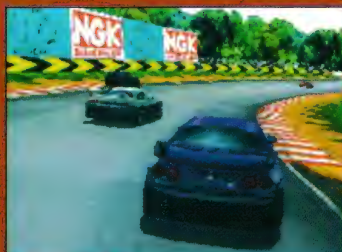
SAMPLE CAR

　最高速よりも、加速や旋回の性能を考えてのチューニングで挑む。４WDが持つ爆発力で最高ラップを狙おう。

TORQUE
STEER
BRAKE

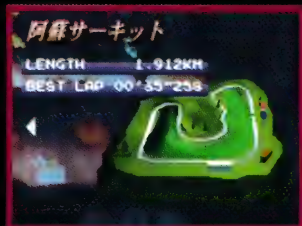
MAX 306Km/h

MAX 280Km/h

MAX 275Km/h

⬆アザーカーやライバルがいる時は、コーナーでの勝負は避けて直線で抜くといい。

Speed & Charge Check Point Tactics

➡このようにドリフトを使うと……。

⬅アウトに膨らみタイムロスとなる。

Check Point 1

第1コーナーは一見タイトに見えるが、実は緩やかな高速コーナーであり、基本的なグリップ走行で抜けていくことができる。アウトからアクセルを離して切り抜けよう。むだなドリフト走行は、大きなタイムロスとなってしまう。

Check Point 2

ほぼ直角に設定されているこのコーナーは、グリップ走行の場合かなりの減速が必要となるので、センターからドリフトでいくといい。バンクを利用して坂を駆け上がる。しっかりとスピードをのせ、次のコーナーに備えよう。

Check Point 3

アウトいっぱいからドリフトを開始。直前のコーナーをスムーズにクリアしていないと、マシンのスピードがのらず、車体をスライドさせることができなくなるので注意しよう。また、かなりの距離を滑りつつ抜けるので、カウンターはきちんと出口が見えてから切った方がいい。

FIRST

➡アウト・イン・アウトは基本だ。

DORI-DORI

⬆バンクになっているため、通常のドリフトよりもセンター付近から抜けていくことができる。

CONTER

➡カウンターは他よりも遅めに切ろう。

GO TO ZEBRA

➡縁石をカットできれば最高だ。

W-CORNER

⬆2つの角度の違うカーブで構成された変則コーナーだ。ドリフトでコーナーへ進入していこう。

Check Point 4

高速コーナーだが、足まわりのセッティングをきちんと固めておかないと全開で抜けることができなくなるので要注意。グリップ用のセッティングを行い、アウトからインをカットしてクリアしよう。

Check Point 5

高速で抜けるS字コーナーだ。下り坂のため、見通しが良くスピードがのりやすい。右から左へとゼブラゾーンをカットしつつクリアすることができれば、かなりの好タイムを期待できる。

⬆これだけ見通しの良いコーナーは、ほかのコースを見渡してもあまりないだろう。逆に焦って芝を削らないように注意しておくように。

Check Point 6

Rの違う2つのコーナーで構成されている。まずアウトからドリフトでコーナーへ進入し、短い直線で態勢を立て直す。そして左へ寄りブレーキングからのグリップ走行で2つ目のコーナーを抜けよう。

TOTAL REVIEW

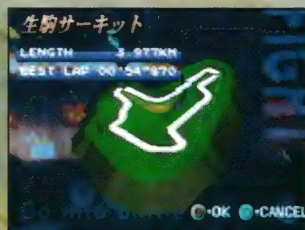
直線の短いこのコースでは、大排気量車にとっては辛いように感じられるが、足まわりが良く加速性能の高いTYPE-33ならばドリフトで豪快に走り抜くことができる。ただし、加速が良いといっても直線が短いので、コーナーをスムーズにクリアしないとドリフトを発生させるために必要なパワーを生み出すことができなくなることがあるので注意。また、ベストラップを叩き出すためには、スタート地点で最高に近いスピードを出しておく必要がある。そのため2周ほど周回を重ねて、MAXスピードまで上げておこう。

Bestshot

⬆タイトなコーナーが多く、直線が短い。マシンの加速力によって、大きくタイムが変わってくるだろう。

IKOMA CIRCUIT

生駒サーキット

● LENGTH 3,977 KM

ガードレールがライバルだ

コース全体にガードレールが設置されていて、1つのミスが大きな事故へとつながってしまう。

目標タイム

Class A	00' 46" 344
Class B	00' 48" 562
Class C	00' 49" 929

SAMPLE CAR TYPE-33

テクニカルコース向きの旋回性能とは言い難いが、立ち上がりのスピードは一級品。ドリフトの適性も高い。

TORQUE
STEER
BRAKE

目標通過タイム	
CHECK POINT 1	00' 08" 106
CHECK POINT 2	00' 12" 423
CHECK POINT 3	00' 16" 982
CHECK POINT 4	00' 19" 689
CHECK POINT 5	00' 29" 352
CHECK POINT 6	00' 34" 782
CHECK POINT 7	00' 44" 681

生駒サーキット

Speed & Charge

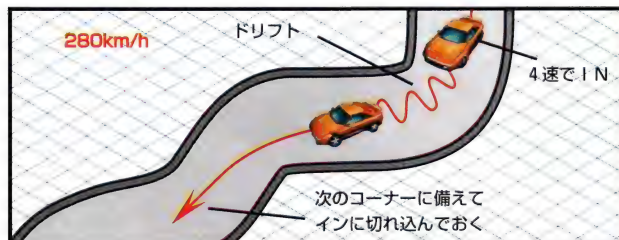
Check Point Tactics

⬆インを切り過ぎるのも考えものだ。

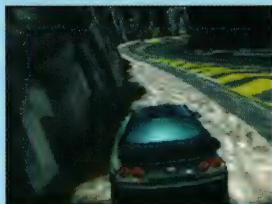
Check Point 1

中央からコーナーに入り、スムーズにインを切っていく。意外に緩いカーブなので、ラインさえとれればば簡単にクリアすることができる。下り坂を利用してスピードにのせ、次のコーナーのためにラインをやや外側にとると良い。

Check Point 2

アウトからややセンターよりにラインをとり、インから軽めのドリフトで抜けよう。240〜250km/hのスピードで抜けることができれば合格だ。グリップ走行でいく時は、軽いブレーキングからアクセルを離しつつクリアしよう。

Check Point 3

中速コーナーが続いている。アクセル全開でクリアするのが基本だが、意外にきついコーナーなので、ラインがずれた時にはアクセルを戻そう。スピードにのったままクリアしないと、次のコーナーが難しくなるので注意が必要だ。

TIGHT

➡カウンターは早めに当てよう。

NICE TENPO

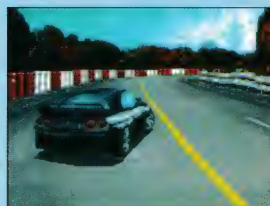
⬅5速から6速に上げつつ抜けよう。

DORIFT KING

⬆アウト一杯からドリフトを開始する。前のコーナーをいかにスムーズにクリアできるかが課題だ。

GENKI CORNER

⬆連続シケインはテンポよくクリアしていこう。下りなので、かなりのスピードが出る。

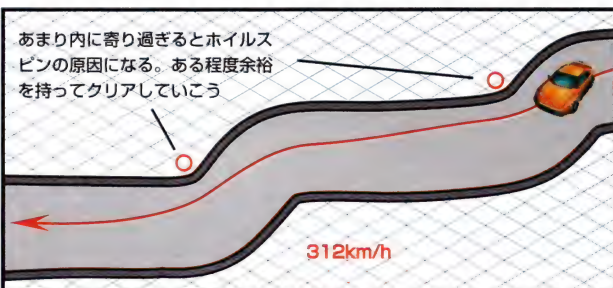
JAMBO HEIRPIN

⬆問題はコーナーとコーナーのつなぎだ。アクセルワークで長時間ドリフトを続けていこう。

Check Point 4

前半の山場となるコーナーだ。5速に落とし、アウトぎりぎりからのドリフトで抜けていく。抜けたあとはワンテンポおいてシフトを6速に戻していこう。

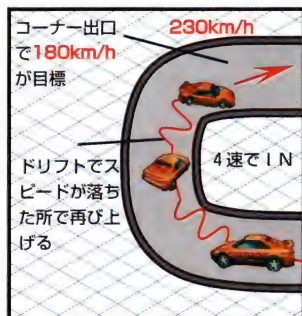
Check Point 5

タイトに見えるが、実は高速コーナーだ。インに寄りすぎると看板にぶつかり、かなりのタイムロスとなってしまうので注意。少し余裕を持って抜けていこう。

⬆ここまで攻めることができればパーフェクト。いいタイムが期待できる。

Check Point 6

それほど苦労するポイントではないが、300km/hで走ることも可能なので、テンポ良く曲がるようしよう。2つのコーナーをカットしてクリアするのだが、あまりに車体を壁に近づけると、コーナーに激突してしまうので注意。

Check Point 7

最大の難所だ。1つのヘアピンに見えるが、実は2つの急カーブで構成されている。1つ目をドリフトでクリアし、アクセルワークで車体をキープしつつ2つ目をクリアする。パワードリフトだ。

TOKYO LOOP LINE

東京環状線

● LENGTH 6,220 KM

一瞬たりとも気を抜くな！

『首都高バトルR』で使われていた東京環状線と全く同じレイアウトのコースだ。高速で駆け抜けよう。

SUMMER

CHECK POINT 3

CHECK POINT 2

アザーカーやライバルがいるときは、コーナーよりも直線で抜くとベター。

目標通過タイム

CHECK POINT 1	00' 08" 265
CHECK POINT 2	00' 16" 175
CHECK POINT 3	00' 28" 470
CHECK POINT 4	00' 41" 780
CHECK POINT 5	00' 51" 327
CHECK POINT 6	01' 02" 277

SAMPLE CAR TYPE-33

310km/hを超えるMAXスピードと、安定感のある旋回性能が魅力のTYPE-33がサンプルカーだ。

TORQUE
STEER
BRAKE

START

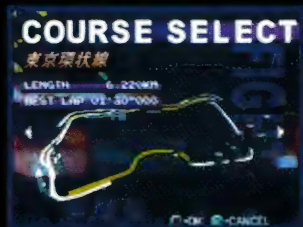
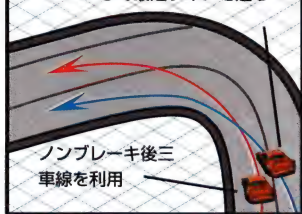
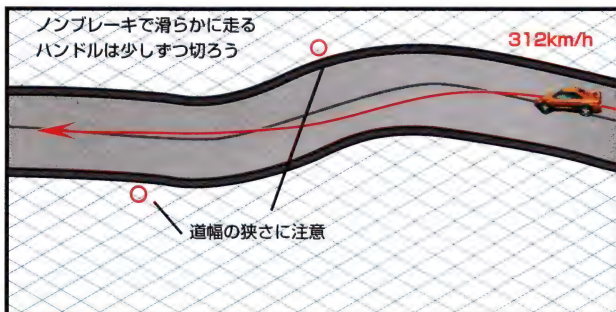
目標タイム

Class A	01' 02" 277
Class B	01' 06" 377
Class C	01' 08" 447

CHECK
POINT 6

CHECK
POINT 5

Speed & Charge Check Point Tactics

Check Point 1

アクセルをベタ踏みでアウトから入り、そのままインに切り込んでいく。足まわりに不安を抱えている場合は、車線がコーナー出口で増えることを利用して曲がっていこう。

Check Point 2

緩やかな高速コーナーが続いている。まったく減速せずにアクセル全開で抜けていく。ただし、コースが非常に狭く、見通しが利きにくいので気をつけておこう。かなりスピードが速いため、ふとした油断でクラッシュすることもある。

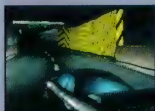
➡あくまで基本はグリップ走行だ。

⬅無用なドリフトはタイムロスの元。

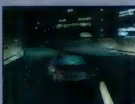
Check Point 3

それほどタイトなコーナーではないが入り口からはまったくコーナー出口が見えず、ラインが取りにくい。ほかのコーナーよりもやや遅めにハンドルを切り、壁の向こう側にまわって行くような感覚でクリアしていこう。

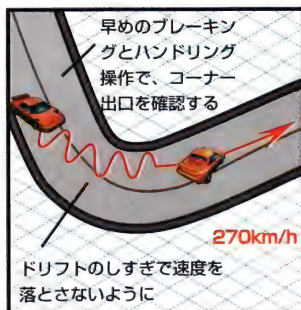
➡ぎりぎりまでインをカットしよう。

PIN POINT

➡唯一、ドリフトを使うコーナーだ。

THE LAST CORNER

➡ややアウトからコーナーに進入し……。

⬅そのままインをついて走り抜けるのだ！

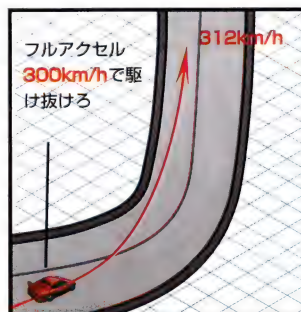
Check Point 4

このコースの山場となるポイントだ。アウトから一瞬のブレーキングでドリフトを開始し、カウンターを早めに当てて抜けていく。270km/h台で抜けることができれば、文句なしと言えるだろう。

Check Point 5

ここに差し掛かると非常に視野が狭くなる。カーブを指示する看板が見えるので、それを目安にラインをセンターに持っていこう。300km/h以上のスピードを常に維持していきたいポイントだ。

⬆連続シケインはテンポよくクリアしていこう。下りなので、かなりのスピードが出る。

Check Point 6

いよいよ最後のコーナだ。アウトからクリッピングポイントをやや手前にとり、出口でインをキープしつつ最短距離を抜けてしまおう。ただしTYPE-80で走る場合は道幅をフルに使う必要がある。

—TOTAL REVIEW—

このコースは圧倒的に全長が長いため、1周走るだけでもかなりの精神力が必要となるだろう。また、タイトなコーナーこそ少ないが道幅が狭く、しかも高速で走り抜けることになるので、一瞬の気の緩みが大クラッシュへとつながることも多い。常に精神を張りつめ、看板などの情報を逃さずキャッチしておこう。

また、前作『首都高バトルR』で使われている同名のコースと、まったく同じレイアウトであることも特徴だ。前作をプレイしていた人にはさわやかなノスタルジーを感じさせてくれることだろう。

Bestshot

⬆少しでも気を抜くと、あっという間にクラッシュしてしまうだろう。精神力も必要な、タフなコースといえる。

AKAGI ORBAL CIRCUIT

赤城オーバルサーキット

LENGTH 1,998 KM

ファイナルバトルは力の勝負

オールスターグランプリに使用されるこのステージは、マシンの性能差がもろに出るごまかしのきかないラウンドサーキットだ。

どんなマシンでも最高速が出るのでパワーの低いマシンはまず勝ち目はない。

CHECK POINT 2

MAX 330Km/h

START

MAX 330Km/h

CHECK POINT 1

目標タイム

Class A	00' 18" 900
Class B	00' 20" 322
Class C	00' 23" 032

右の写真のようにスリップストリームを使えばTYPE-EKでも300km/h出る。オールスターGPでは欠かせないテクニックだ。

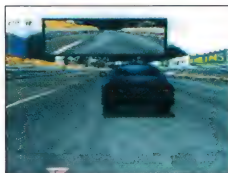
SAMPLE CAR TYPE-80

チューニング可能車中最高速を誇るこのマシンこそが、このコースでその本領を発揮する。

TORQUE
STEER
BRAKE

Check Point Tactics

Check Point 1

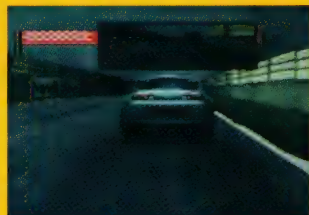
ここではアウトインアウトは必要ない。インベタで十分。何しろ最高340km/hというとんでもないスピードが出ているので、少しステアを切り遅れただけでもあっという間に外に膨らんでしまう。また敵車と接触した場合のトラブル率も非常に高いので慎重な走行が望まれる。

Check Point 2

前半のコーナーとまったく同じに見えるが、実は少しだけバンク角が大きくなっている。同じ感覚で走るとみるみるアウトにはずれていってしまうのできっちりインにへばりついて走るのが安全である。膨らんでしまったと思ったら直ちにアクセルを離せば何とかリカバリーすることも可能である。TYPE-80のパワーならば多少の減速はまったく問題にならないので、"失敗した"と思った瞬間すぐにアクセルを戻す習慣をつけておこう。

RIVAL!!

ライバルたちに差をつけろ！

ゼロヨングランプリ

ライバルのマシンがそれほど強力ではないため、苦もなく勝ててしまうことが多い。それでもゼロヨン専門の岸やジャパンカップでのライバル岡野には注意が必要だ。とはいえ一番の敵はフライングによる失格と言えよう。

WANTED

岡野　友亮

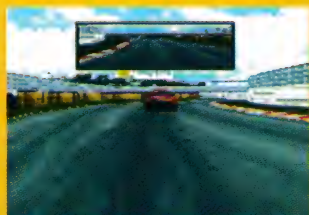
ジャパンカップ

ジャパンカップの最強ライバルはＤＯＤＡ社長こと葛西。赤いＴＹＰＥ－ＦＤを駆るその姿は、まさに赤鬼そのものである。それほどパワーは感じられないが、堅実な走りで常に上位に食い込んでくる。圧倒的スピード差で勝負だ。

WANTED

葛西　和雄

スーパーバトルカップ

おそらく、ゲーム中で最強のライバルとなるのがこの小早川だ。圧倒的なスピードでどんどんこちらとの差を開いていく。このレースをパスして他のステージで勝負を賭けた方がいいが、オールスターにも出場してくるので要注意。

WANTED

小早川　悟

スーパーチャレンジカップ

このステージで脅威となるのは水島勝秋。その粘り強い走りは、かなりの安定感を持つ。また接戦になることが多いので、ライバル独特の強引なライン取りには頭を悩ませることとなるだろう。直線で安全に抜いていくといい。

WANTED

水島　勝秋

SIMULATION

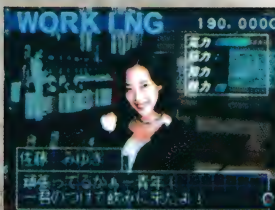
シミュレーション攻略

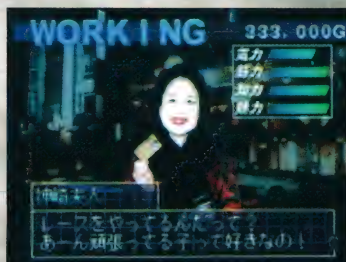
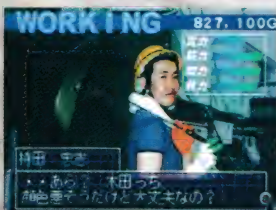
シナリオモードは『かっとびチューン』最大の特徴。
チューニングを含む1年間の過ごし方を解説しよう。

シナリオモードで自分だけの
オリジナルマシンを造ろう！

バイト 資金調達が攻略の第一歩

チューンには莫大な資金が必要だ。そのため序盤は効率のいい警備員のバイトを、中盤以降は家庭教師などの専門職を中心に行動するといい。土曜日は着ぐるみのバイトがオススメだ。

種類	気力	筋力	知力	魅力	所持金	備考
居酒屋	-2	—	—	—	+6000	毎日可
警備	-5	—	+1	—	+16000	毎日可
運送屋	-4	+1	—	—	+13000	土日限定
着ぐるみ	-7	+1	—	—	+20000	土日限定
現場作業員	-8	—	—	—	+24000以上	筋力80%以上
家庭教師	-6	—	—	—	+24000以上	知力80%以上
夜のお仕事	-6	—	—	—	+32000以上	魅力80%以上

⬆先輩レーサー、みゆきが居酒屋に遊びにきた。ランダムイベントだ。

⬇現場作業員のイベントは厳しい。この後、１週間行動不能になる。

トレーニング ドライバーは体が資本

自分のパラメータが高いと、さまざまな専門職のバイトにつくことができる。また、筋力はマシンのステアリング性能に直接影響するので、積極的にトレーニングして上昇させておこう。特にレースが始まる2月からは気をつけておくといい。

筋トレで腕力アップ！ステアリングが向上する。

⬆知力が40%以上なければパーツ点検ができない。

種類	気力	筋力	知力	魅力	所持金	備考
筋トレ	-5	+3	—	—	—	毎日可
勉強	-5	—	+3	—	—	毎日可
エステ	-5	—	—	+3	-10000	毎日可

休養　時には休息も必要だ

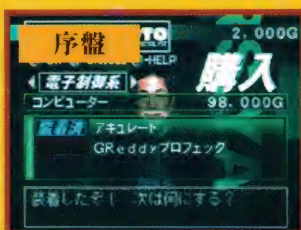
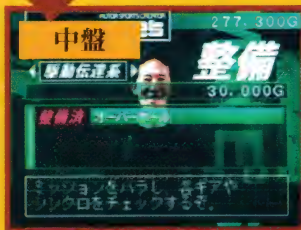
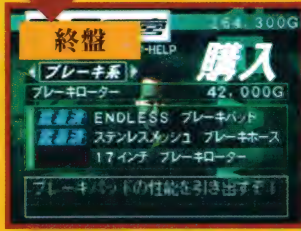
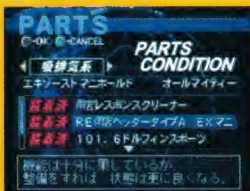
バイトやトレーニング、その他さまざまなイベントで変動する気力。これが下がってしまうとマシンのスピードや体調に影響する。そのためデートや休養をとって回復させなければならない。一番効率の良いものはデートだが、資金を10000Gも消費するのでサイフと相談しておく必要がある。

種類	気力	筋力	知力	魅力	所持金	備考
デート	+10	−	−	−	-10000	毎日可
休養	+2	−	−	−	−	毎日可
休養（強制）	+4	-1	-1	-1	−	気力0時

⬆効果は低いが、資金が必要ないため使いやすい「休養」。あまり続けると彼女が怒るぞ。

効率のいいチューニングを心がけよう！

ノーマル車にはリミッターがかかっているの180km/h以上スピードを上げることができない。そのためチューニングの基本として、まずコンピューターの改造をしよう。そこから現実のチューニングでは足まわりやサスのチューンへ移行するのがセオリーだが、序盤から走行会で資金を稼ぐために、ゼロヨンに狙いを絞ってエンジンのトルクを上げることに努めよう。しかし公式レースの始まる2月からは、足まわりなどのパーツにかかる比率が高くなってくるため、そちらに資金をまわさなければならない。そのため中盤までは、効果が低くても壊れにくいパーツを選ぼう。

序盤

⬆最初はロムチューニングが必要不可欠だ。

⬆オーバーホールやパーツの交換に気をつけよう。

⬆資金に余裕ができてきたら、ブレーキパーツなども揃えておくのがベター。

⬇チューンニングのあとは、ならし運転も忘れずに。

⬆序盤はゼロヨン中心のチューンを心がけよう。

レース　目指せオールスターチャンピオン！

走行会　ゼロヨンに狙いを絞れ！

走行会でのレースは、パーツを疲弊しないゼロヨンが基本だ。慣らし運転をする場合は、事故に備えてライバル車の少ない土曜の練習走行にしよう。

⬆9秒台前半のタイムが出せるようになれば、まず負けないだろう。

公式レース　レース数を絞ろう！

2月から月に2〜3回開かれる公式レースは、オールスターグランプリを除いて4種類ある。その名の通りゼロヨンレースのゼロヨングランプリ、排気量別のワンメークレースであるスーパーバトルカップ、同じく排気量別のスーパーチャレンジカップとフリークラスのジャパンカップだ。オールスターグランプリに出場するためには、ジャパンカップとそれ以外の１レースをシリーズ制覇すれば良い。そこでレース数を絞って参加することをオススメする。すべてのレースをこなすためには、かなりの資金が必要になるからだ。

➡オールスターに優勝するためには、かなりの好タイムが必要だ。

レース名	参加費
ゼロヨングランプリ	25000
スーパーバトルカップ	20000
スーパーチャレンジカップ	25000
ジャパンカップ	30000

⬆予選は平凡なタイムでも、通過さえできればさしたる問題はない。

⬅本戦ではラップタイムよりも、確実な走行が勝利への秘訣だ。

⬇高速サーキットでは、１度のミスが敗北へとつながるので注意。

⬆ライバルの強引なライン取りには常に気をつける必要がある。

1998 11月

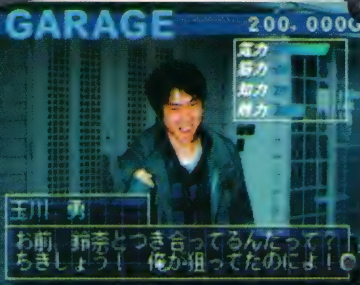
バイトとデート三昧だ!!

						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

主なイベント

日時	場所	人物	効果
11/4	ガレージ	みゆき	なし
11/6	ガレージ	みゆき	なし
11/9	ガレージ	みゆき	なし
—	—	—	—

11月4日 みゆきがガレージに現われ、力になるよと話してくれる。

11月9日 レースの先輩、みゆきの忠告。まったくそのとおりだ。

11月6日 一方的に恋のライバル宣言をしてくる。以後デートを妨害。

目標獲得パーツ

■コンピューター	まずはリミッター解除から始めよう。
■エアフィルター	優秀な吸排気系の中でもかなりの威力を誇る。
■ガスケット	エンジン系内部。ゼロヨン仕様のものがいい。

とにかく最初は所持金が少なく、1つの部品を買うだけでもかなりの痛手となってしまう。そこで、当然ながら安く、耐久値の高いものを購入するのがセオリーといえる。月末まではバイトとデートで資金をやり繰りし、まずは電子制御系のチューンを行う。そうしてリミッターを解除したあとは、吸排気系やエンジン系内部をいじろう。特に吸排気系のパーツは比較的壊れにくく効果も高いので、積極的に買い集めるといいだろう。現実のチューンで優先する足まわり系は、まだ手を出さずとも良い。

1998

12月

走行会へ出陣だ！

	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

主なイベント

日時	場所	人物	効果
12/24	デート	鈴奈・夏美	魅力+5　気力+5
12/24	警備員	不審者	休養×5
12/24	家庭教師	木下　友香	気力ー3
12/24	居酒屋	よっぱらい	気力ー3

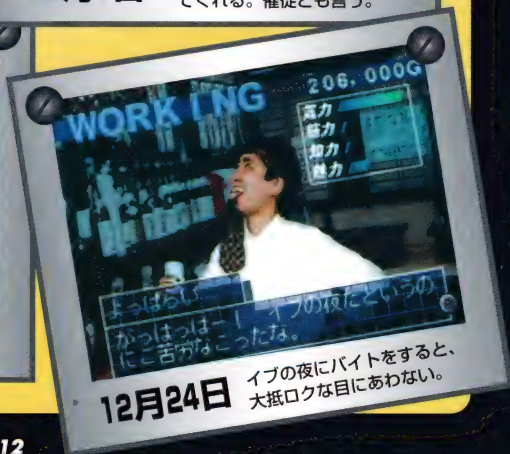
クリスマスイブにはイベントが多い。基本的には彼女とデートをするといいが、魅力が80%以上の場合は夜のお仕事で貰える資金も魅力的だ。しかし、魅力を上げるためにエステに貴重な資金を割くのは得策とは言えないだろう。イブの夜は恋人達のものだ。

12月の後半までには、そろそろ走行会にも顔を出しておきたい。狙い目はゼロヨン。ほかのステージに比べてかなりライバルのレベルが低いためだ。10秒台中盤のタイムを出すことができれば、かなりの相手に勝利することができる。

目標獲得パーツ

■カムシャフト	少々耐久性に劣るが、効果は一級品。
■マフラー	吸排気系の中で、最も基本的なチューンだ。
■プラグ	効果は薄いが、400Gという値段は魅力的。

12月7日　彼女がクリスマスの告知をしてくれる。催促とも言う。

12月24日　クリスマスにデート。気力が多く回復するので利用しよう。

12月24日　イブの夜にバイトをすると、大抵ロクな目にあわない。

1999

1月

ゼロヨンでボロ儲け

				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

主なイベント

日時	場所	人物	効果
1/1	デート	鈴奈・夏美	気力+5
1/1	夜のお仕事	神崎婦人	資金+200000G
1/1	家庭教師	木下　友香	気力−5
1/1	警備員	不審者	強制休養×5

目標獲得パーツ

■フライホイール	ゼロヨンならば、壊れる心配がない。
■エキゾーストマニホールド	吸排気系チューニングのエース的存在だ。
■キャタライザー	NAエンジン車ならばかなり効果的。

年が明ける頃になると、マシンもかなりのレベルに達しているはずだ。そこで、150000G以下の賭け金で勝負を挑んでくる輩には1度申し出を断わり、金額をつり上げてからオーケーするといい。ただし、200000G近い金額を要求してくるライバルは公式レースで活躍する強豪レーサーであることが多いので、9秒台前半のタイムを出せるようになるまでは勝負を避けていくほうが無難である。

また、うっかり洗車を忘れて彼女に嫌われないようにしよう。ひと月に1回のペースで実行だ。

1月1日　わざわざガレージまで、新年の挨拶にきてくれる。

1月1日　鈴奈と初詣に行く。暇なうちに相手をしてあげよう。

1月1日　先輩レーサーみゆきの挑戦状だ！　目にもの見せてやれ！

1999
2月

レースシーズンの幕開け！

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

主なイベント

日時	場所	人物	効果
2/14	デート	鈴奈・夏美	魅力+5　気力+5
2/14	天城	――――――	スーパーバトルカップ開幕戦
2/14	信濃	――――――	ゼロヨントライアル開幕戦
2/14	信濃	――――――	スーパーチャレンジカップ開幕戦

2月14日　いよいよ公式戦の開幕。しかしライバルはかなり強力だ。

2月14日　バレンタインデー。彼女を取るか、レースを取るか。

2月20日　8秒台を出すことができれば、優勝がかなり見えてくる。

いよいよレースシーズンの到来だ。しかも、スーパーバトルカップ・ゼロヨン・スーパーチャレンジカップと、いきなり3つものステージが用意されている。しかし、すべてのレースに手を出すのは得策とは言えないだろう。なぜならゼロヨン以外のレースでは非常にパーツを損傷しやすく、そのオーバーホールのためにかなりの資金を使わざるを得なくなるためだ。これでは思い通りのチューニングなどできないので、思いきってバトルカップとチャレンジカップは見送ったほうがいいだろう。

目標獲得パーツ

パーツ	コメント
■インタークーラー	クーラー系にもそろそろ手を入れていこう。
■タービン	かなり値段が高いが、効果も超強力だ。
■クラッチ	値段は安いが、非常に壊れやすいのが難点。

1999
3月

ジャパンカップがついに開幕だ！

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

主なイベント

日時	場所	人物	効果
3/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ
3/14	伊勢	——————	ジャパンカップ開幕戦
3/28	伊賀	——————	スーパーバトルカップ第２戦
——	——————	——————	————————————————

3月1日　月初めの彼女の訪問。ガレージにて思い出を語る。

3月13日　ついにジャパンカップ開幕！逃げるわけにはいかない。

3月27日　出場するべきか悩みどころのスーパーバトルカップ２戦目。

目標獲得パーツ

■タイヤ	ジャパンカップに備えて足まわり系を強化。
■ホイール	安い買い物ではないが半永久的に使える。
■スタビライザー	壊れやすいが、その威力は抜群だ。

3月になると季節は春になり、サーキットにも暖かい光を感じることができる。しかし戦士に休息はない。いよいよ最重要レース、ジャパンカップの開幕だ。

オールスターグランプリに出場するためには、必ずこのレースで総合優勝しなければならないため、１戦たりとも無駄にするわけにはいかない。そこで、今まで遅らせてきた足まわりのチューンを固めておこう。ボディ系も重要だが、こちらはランニングコストがかかりすぎるため、腕に自信がないうちは後まわしにするべきだ。

1999
4月

早くもジャパンカップ2戦目だ！

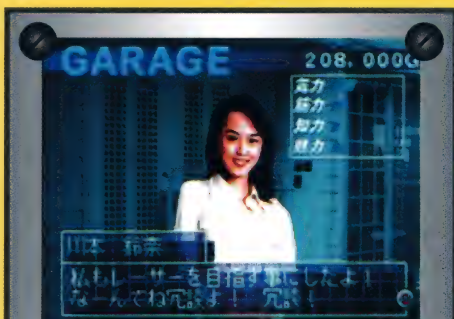
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

主なイベント

日時	場所	人物	効果
4/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ（エイプリルフール）
4/10	千歳	――――――	スーパーチャレンジカップ第2戦
4/24	生駒	――――――	ジャパンカップ第2戦
――	――――――	――――――	――――――――――――――――

息をつく暇もなくジャパンカップが開催される。このレースで使用されるコースは伊勢・生駒とどちらも中速サーキットのため、チューンが平均的にこなされていないと勝ち抜くことができない。この段階ですでにゼロヨンで楽勝できるだけのパワーが備わっているはずなので、足まわりやボディなどステアリングに関係するパーツを優先的に揃えていこう。しかしこれらのパーツは壊れやすいものが多い。そこでショップでのバランス調整やバルブ研磨といった整備を行うといい。

目標獲得パーツ

パーツ	説明
■オイルクーラー	それほど効果は高くないが、コストが魅力的。
■エキゾーストパイプ	そろそろ吸排気系を完成させておきたい。
■エアロ	交換不要の優良パーツ。ただしかなり高価だ。

4月1日 エイプリルフール。しかし、このウソが後に真となる。

4月10日 スーパーチャレンジカップは高速サーキットで行われる。

4月24日 少々のミスなら、シケインで差を詰めることも可能である。

1999

5月

ここらで一休みを入れよう

					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

主なイベント

日時	場所	人物	効果
5/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ
5/9	加賀	――――――	スーパーバトルカップ第3戦
5/23	信濃	――――――	スーパーチャレンジカップ第3戦
――	――――――	――――――	――――――――――――――――

目標獲得パーツ

■サスペンション	足まわりはこのあたりで完成させておこう。
■LSD	ボディ系なので、壊れやすいのが玉にキズ。
■ミッション	ランニングコストが非常に悪いので注意。

5月に開催されるレースは2つ。どちらも難度が高くマシンが損傷し、見返りの少ないステージと言える。見送った方が無難だが、完全優勝を狙うのならば絶対に出場しなければならない。残りのレースが残り4戦しかないためだ。気をつけておこう。

オールスターグランプリを目指すだけならば、この月はマシンのオーバーホールに当てるといいだろう。また警備員のバイトによって知力が相当レベルにまで達しているはずなので、そろそろ家庭教師のバイトを始めるのも手だ。

5月1日 5月の始まり。今月は“居眠り気分”で休養しよう。

5月8日 難コース、「加賀」でバトルカップが開催される。

5月22日 優勝を狙うのならば、そろそろ出場しないとヤバいぞ。

1999

6月

雨には気をつけよう！

	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

主なイベント

日時	場所	人物	効果
6/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ
6/6	阿蘇	――――――	ジャパンカップ第３戦
6/21	天城	――――――	スーパーバトルカップ第４戦
6/27	信濃	――――――	ゼロヨントライアル第４戦

6月5日　阿蘇で行われる公式戦は、この１回のみである。

6月20日　ナンバーワン低速コース、天城での第４戦だ。

6月26日　ゼロヨングランプリは、必ずすべて参加するようにしよう。

6月に行われるジャパンカップ第3戦は、阿蘇サーキットで行われる。このコースはゼロヨンを除けば最も短いコースであるため、大きなミスをしてしまうと立て直しが難しい。ここでは余裕を持って走り、3位くらいのペースで守るといいだろう。無理をして大事故を起こせばボディの損傷にもつながり、あとのレースにまで影響を与えかねない。

また、季節がら雨が多いことにも注意しておこう。もし遭遇した時は安全運転に徹し、完走して確実にポイントを稼ぐといい。

目標獲得パーツ

■ブッシュ	種類によっては高速でのトルクが降下する。
■シフト	効果はなかなかだが、搭載用の車種が少ない。
■ステアリング	ここでボディ系も完成させておこう。

1999
7月

前を走るライバルを潰せ！

			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

主なイベント

日時	場所	人物	効果
7/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ
7/11	千歳	――――――	スーパーチャレンジカップ第4戦
7/25	伊勢	――――――	ジャパンカップ第4戦
――	――――――	――――――	――――――――――――――――

7月1日　おなじみ、月初めの訪問だ。邪魔なんて言っちゃいけない。

7月11日　参加しないのであれば、きちんと走行会に顔を出そう。

7月24日　ここまでくると、ライバルのレベルもかなり上がっている。

目標獲得パーツ

■カムプーリ	そろそろエンジン系もまとめに入ろう。
■バルブスプリング	値段によってはもっと初期の購入もあり得る。
■ラジエター	ノーマルのものでも十分だが、余裕があれば。

最も大きなイベントは、23日から予選が始まるジャパンカップの第4戦だろう。先頭を走っているときは問題ないのだが、自分が2位や3位のポジションで走行している時には、赤いTYPE―FDの邪魔をしていくといい。このマシンにはジャパンカップ出場者中最大のライバルである葛西が乗っており、自分が優勝できなくとも彼さえ潰しておけば、十分総合優勝への可能性を残すことができる。ただし幅寄せに失敗して自滅なんてことにならないようにしよう。あくまで安全走行が基本だ。

1999
8月

オイルが熱くなってきたぜ！

						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

主なイベント

日時	場所	人物	効果
8/8	加賀	――――――	スーパーバトルカップ第5戦
8/13	デート	夏美	−10000G　気力+10　魅力+5
8/15	信濃	――――――	ゼロヨントライアル第5戦
8/22	千歳	――――――	スーパーチャレンジカップ第5戦

順調にパーツを使いこなしても、どうしてもガタがくる頃だ。オーバーホールをうまく使っていきたいが、それも回数をこなすと効果がかなり薄くなってくる。そんな時には、素直にあきらめて新しいパーツと載せ替えよう。この月にはジャパンカップが開催されないため、マシンの疲労はかなり少なくてすむはずだ。走行会で掛け金をつり上げ、きちんと資金を稼いでおこう。また、そろそろ腕力のパラメータを100%にしておくといいだろう。ステアリングが飛躍的にアップする。

目標獲得パーツ

パーツ	説明
■オイルパン	効果は薄いが、オリジナルパーツを稼げる。
■オイルポンプ	地味だが、エンジンのレスポンスを良くする。
■インジェクター	かなりの効果だが、とにかく値段も高価。

8月3日　出てくる彼女は2人とも8月生まれだ。覚えておこう。

8月7日　クリアを目指すだけなら、避けておきたいレースだ。

8月14日　どうせなら、完全優勝を狙ってみるのも面白い。

1999
9月

		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
12	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

パーツの調子には常に注意だ！

主なイベント

日時	場所	人物	効果
9/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ
9/5	生駒	――――	ジャパンカップ第５戦
9/19	天城	――――	スーパーバトルカップ最終戦
――	――――	――――	――――――――――

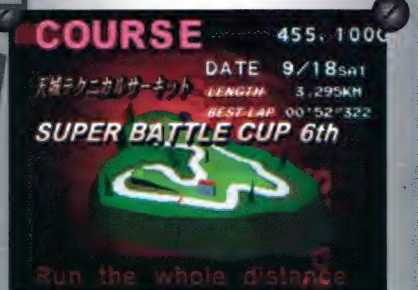
目標獲得パーツ

■フューエルポンプ	エンジン系の補強も忘れずに行っておこう。
■ブレーキパット	パーツ統一ボーナスを得るために買おう。
■ブレーキローター	ブレーキホースも買っておくといい。

ジャパンカップもいよいよ5戦目となっている。40ポイント以上総合で稼いでいれば総合優勝はかなり濃厚だが、2位以下でトップとの差が10ポイント以上離れていると、とても厳しい戦いを強いられることとなる。

チューニングに関しては、ほぼすべてのパーツが出揃っているはずだ。ブレーキパーツは特に買い揃える必要はないが、ショップのパーツ統一ボーナスを得るために装備するのも手だ。また、軽量化もしっかり終わらせよう。壊れた部品は交換しておくこと。

9月1日 その通り、９月の１週目までは夏として扱われる。

9月4日 ポイントによっては絶対に負けられないレースとなる。

9月18日 パスしていたならば、徹底的に最後まで押し通そう。

1999
10月

いよいよ最終戦だ！

			1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

主なイベント

日時	場所	人物	効果
10/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ
10/3	信濃	——————	ゼロヨントライアル最終戦
10/17	信濃	——————	スーパーチャレンジカップ最終戦
10/24	伊勢	——————	ジャパンカップ最終戦

10月2日 ゼロヨントライアル最終戦。目指せ完全優勝！

10月16日 パーツコンディションを調整するために出場するのも手だ。

10月23日 ここを乗り切れば、いよいよオールスターグランプリだ！

いよいよ公式戦の日程が終了する。ここでゼロヨングランプリとジャパンカップをトップで終了すれば、晴れてオールスターグランプリへの切符を手に入れることができる。ただし、最後のジャパンカップはたとえ2位との差が10P以上あっても、絶対出場しなければならない。なぜならば、オールスターの選考からもれてしまうからだ。気をつけておこう。

ここでは最終目標であるオールスターへ向けて、パーツコンディションを整えておくことも頭に入れておきたい。

目標獲得パーツ

■ボアアップ	ここでエンジンをフルチューンだ！
■—	—
■—	—

1999
11月

オールスターグランプリ！

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

主なイベント

日時	場所	人物	効果
11/1	ガレージ	鈴奈・夏美	コメントのみ
11/1	赤坂	――――――	オールスターグランプリ
――	――――――	――――――	――――――――――――――――
――	――――――	――――――	――――――――――――――――

11月7日 ついにここまできた！ オールスターグランプリ開催だ!!

11月7日 たった１度のミスも、絶対に許されないぞ！

RESULT
ALL STAR GP
LAP TIME
1ST 00' 26" 967
2ND 00' 22" 419
3RD 00' 21" 838
RANK 1st
TOTAL TIME 01' 11" 224
RECORD TIME 00' 21" 838

11月7日 ついに優勝！ そして涙を流しつつエンディングへ向かえ。

目標獲得パーツ

■エンジン載せ替え	最強のエンジンを手に入れるのだ！
■―	―
■―	―

見事ジャパンカップとゼロヨングランプリを制したならば、オールスターグランプリ専用ステージ、赤城オーバルサーキットで最後の戦いだ。見た目はただのオーバルコースだが、300km/h以上で繰り広げられるバトルともなれば、かなりの難コースへと変貌する。しかも容赦なく隠しカーであるTYPE-S30とTYPE-NA1が登場してくる。これはライトウエイトスポーツにとってはかなりの脅威。その場合はスリップストリームを有効に使い、最後の直線で一気に抜け出しをはかろう。

新たな可能性を示した『かっとびチューン』にレースゲームの未来を見た

レースゲームに新しい可能性を見出した3人の男たちが、自ら生み出した作品について熱く語る。本当の面白さとは何なのか？

『かっとびチューン』と前作との違いとは？

萩原「まずは、前作の『首都高バトルR』から比べてさらにリアルになったということですね。あと、今回タイトルが変わって『かっとびチューン』という形でリリースするにあたって、首都高バトルの時は要素の少なかったシナリオの部分を強化しようということになったんです。それで、今回のシナリオに関してはかなりの要素が増えていますね。それと、前回の時っていうのは開発陣の意見として、難易度的にかなり難しくしたはずなんですよ。でもぼくが個人的にいろいろな人から聞いてみると、簡単だったっていう意見が多かったんです。それで、結局レースゲームのコアユーザーっていうのは、そのくらいの難易度の方が楽しめるのかなと思って、今回はかなり難しい方には振っているとは思います」

小林「僕は自分的に、それほど難しいとは思ってないんですよ(笑)。シミュレーション的な要素が入ったので、前作から比べれば少しだけ難しくなってるとは思うんですが。それでも単純にゲームとして見た場合、やはりそれほど難しいとは思ってはいません。確かにコアなユーザーの方にも楽しんでもらいたいとは思うんですが、だからといって別にコアユーザー向けにつくったということではなく、レースゲームをあまりやったことのない初心者の方にも十分楽しんでもらえるようにつくったつもりではいるんですけどね」

萩原「やっぱり、どうしてもコアユーザー用かなっていうノリはあるんですけど、それだけではないということは、多分初めてレースゲームをやる人にもわかってもらえると思いますよ」

栗野「プレイヤーが選んだ車にそれぞれライバルが割り当てられている、というところも注目してほしいですね」

『かっとびチューン』で注目すべき点とは？

小林「前作と違ってホイールを替えればちゃんとCGのホイールが替わりますし、マシンのセッティングで車高や挙動などもちゃんと変化するようにしてありますす。でも、それこそコアなユーザーじゃな

代表取締役
■萩原　務

リアルだから面白いかというと、僕はそうは思わないんです

技術開発部第二課
■小林　淳一

気づかれずに自然にやっていただければいいかな、と

いと気づかないかも(笑)。逆に気づかないで自然にやっていただければ一番いいとは思うんですけどね。自分はそういうあまり気がつかれないようなところをキッチリつくって、ユーザーの皆さんには意識せずに遊んでもらえればいいんじゃないかと思います」

粟野「僕はコースの方を担当したんですが、かなり癖のあるコースがそろってると思うんですよ。それをひとつひとつじっくり攻略していただけたらいいな、と思います。調整などはかなり大変でしたが、かなり生々しさが出てると思いますよ。迫ってくる感じだとか。実は天候や季節なんかの要素は最初はなかったんですよ。雨とか降らせるとまた調整が大変で、思わずリセットしたくなったり(笑)」

萩原「本当にプロジェクトの後半でやっぱやろうってことになって。最初はもうちょっとスケールが小さかったんですけど、最近はすごくリアルなソフトが出てるじゃないですか。やっぱりそういうソフトにはすごく影響を受けましたね。やられたって感じで。でも『かっとび』はまたそういうのとはターゲットが違うんです。あっちは見るゲーム、『かっとび』は遊ぶゲームという線を、自分の中で引いてるんですよ(笑)」

登場ショップ・マシンの選択理由は？

萩原「今回は車情報誌のレブスピードさんとタイアップしてるんですけど、そこからある程度メジャーな、車好きな人がそこそこよく通うであろうショップを選んだんです。車種も、ショップさんが得意としているマシンというところでまず限定してるんですよ。ひょっとしたら、ゲームに出して欲しいというショップさんも今後どんどん出てきてくれるかもしれないですね」

ゲームにおける『本当の面白さ』とは？

萩原　『かっとびチューン』をつくっていて、次の作品の構想みたいなものって実はすでに浮かんではいるんです。と言っても、多分喋りだすときりがないっていう気がしないでもないですが。やはり、ゲームをつくっていると途中で気になる部分というのがどうしても出てくるので。とはいえ全部を直せるわけじゃな

デザイン開発部第一課
■粟野　吉之

何をやってもいいとしたら？…戦車入れたいなぁ

いですし、結局堂々巡りなんですよね(笑)。ただ最近のリアルなレースゲームと比べるわけではないんですけど、本当にリアル思考じゃないですか。ただ、リアルだから面白いかというと、僕はそうは思わないんです。ゲームとして楽しいか、というところでね。最近のレースゲームは本当に綺麗で、車もそれっぽく動いて。それに対して、ゲーム側からさらにもう少しリアルさを突き詰めるというアプローチをしていきたいですね。でも、リアルさとゲームとしての面白さの境目っていうのはなかなか説明できないですよ。なにがどうだとリアルとか面白いとかいうのは、僕もちゃんと説明できません。もう本当に自分の感性を信じてやるしかないですね。ある程度のストレスはあった方がいいのかな、と勝手に思ったりはしていますが、そのストレスもあまりにひどいとコントローラーを放り投げられてしまうし。面白いゲームというのは、投げられるか投げられないかの寸前のところで止めるくらいのストレスを組み込んであるゲームなのかな、と」

次回作に好きな企画を入れられるとしたら？

粟野「あ、だったら戦車を入れたいなぁ。あとは自由度とかを増して、コースのあちこちを破壊できたり(笑)」

小林「もっとパーツ数を増やしたいです。上を言ったらきりがないんだけど、1000や2000は入れたいですね(笑)」

萩原「僕は、首都高の完全な再現です。やれるとは思うんですが、単純に再現するだけではつまらないんですよ。それをどうやったら楽しくできるか、現在試行錯誤中です。いつかは実現したいですね」

企画・編集　第一書籍編集部
塩野貴之
構成・執筆　***Brainbusters***
松浦大輔
藤井宏幸
デザイン　***Brainbusters***
デザインアシスタント　安道　都
デザイン協力　塙　雅子
イラスト　***Brainbusters***
撮影　高松 弘
編集協力　有限会社ＲＥ雨宮自動車
有限会社ＲＳ ヤマモト
株式会社トライアル
株式会社ジュンオートメカニック
株式会社マインズウエイブ
株式会社スプーン
ガレージザウルス
株式会社ニューズ出版
レブスピード編集部

元気 株式会社
有限会社　ドーダ

1998年04月23日初版第一刷発行
発行人　小島文隆
編集人　塩崎剛三
発行所　株式会社アクセラ
〒153-0042 東京都目黒区青葉台3-1-12
TEL 03 (3464) 8222 (編集部)
（受け付け時間は祝・祭日を除く、火曜から木曜の
14時から17時です。）
TEL 03 (3464) 8285 (販売部)
※ゲームの攻略に関する質問にはお答えできません。
印刷　大日本印刷株式会社

ISBN 4-900952-85-0

TRIAL

JUN AUTO MECHANIC MACHINE SHOP AUTO WORXS

SPOON SPORTS

車工房さだ

ISBN4-900952-85-0

C0076 ¥1200E

株式会社アクセラ
定価：本体1200円（税別）

車工房さだ

ISBN4-900952-85-0

C0076 ¥1200E

株式会社アクセラ
定価：本体1200円(税別)

GARAGE SAURUS

TRIAL

JUN AUTO MECHANIC MACHINE SHOP AUTO WORXS

車工房さだ

最高のチューンと
最強の称号を求める

すべての走り屋たちのために